

Der Neckar

Der Name Neckar wird meist auf keltischen Ursprung zurückgeführt und würde somit „Wildes Wasser“ bedeuten. Eindeutig ist diese Zuschreibung jedoch nicht, da der Name wie bei den meisten europäischen Flussnamen wohl eher aus der vorkeltischen Zeit stammt. Ursprünglich floss der Neckar in weiten Schlingen am Fuße des Odenwaldes entlang, und dieser Alt-Neckar (auch Bergstraßenneckar genannt) mündete bei Trebur im hessischen Ried in den Rhein, bis er später seine Hauptmündung in die Gegend von Mannheim verlegte. Im Laufe der folgenden Jahrtausende verlandeten die Arme des Alt-Neckars. Der Rhein brachte Kies und Sandmassen aus den Alpen, und der Neckar bahnte sich seinen Weg zum Rhein in sich immer wieder verändernden Flussläufen, wobei er einen breiten Kies- und Geröllkegel vor sich herschob. Bei Überschwemmungen lagerte sich Schlick, Schlamm und Lehm ab. Damit wurden fruchtbare Böden geschaffen und die Landschaft nachhaltig geprägt. Die sieben Feudenheimer Hügel (Kirch-, Paulus- und Rathsberg, sowie der Feudenheimer Schul-, Au-, Schelmen- und Wingertsbuckel) sind Reste eines einst durchgehenden Dünenzuges von Walldorf bis Lorsch.

Vor einigen tausend Jahren umschloss der Neckar auf seinem Weg zum Rhein fast ganz Feudenheim. Erst lange Zeit später (etwa 9000 v. Chr.) durchbrach er den Dünenwall zwischen Ilvesheim und Seckenheim. Von da an erreichte er den Rhein über ein System von Flussschlingen (z.B. Feudenheimer Au). Im Süden von Feudenheim sind noch heute die Stufen von zwei verschiedenen Überschwemmungsgebieten zu erkennen: Im tiefer gelegenen Bereich, der häufig überschwemmt wurde, befanden sich die Weideflächen, was sich auch in den Gemarkungsbezeichnungen widerspiegelt (z.B. Kuhweide, Große Weidstücke). Die höher gelegenen Flurstücke (z.B. Kirchfeld, Oberfeld), die lediglich während der Frühjahrshochwasser überflutet wurden, dienten als Ackergelände.

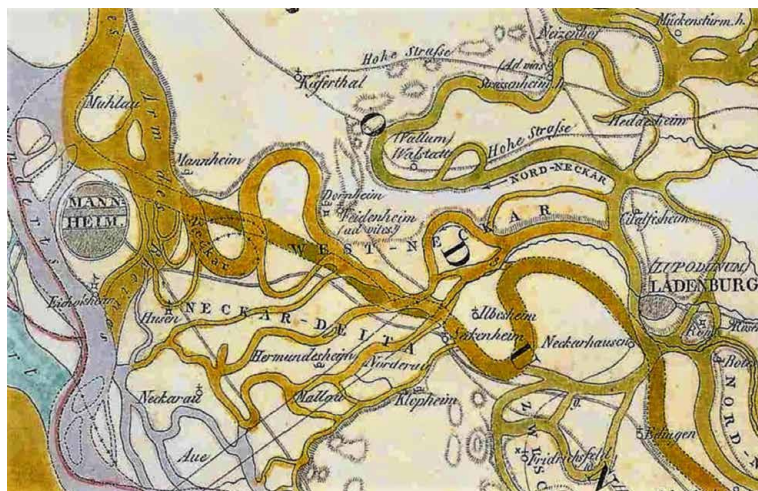


Abb. 1 Der Neckar im Lauf der Jahrhunderte. Ausschnitt aus der Special Karte des J. A. v. Traittre (um 1780)

Schon aus der Römerzeit sind erste Begradigungsversuche (Durchstiche durch Schlingen) überliefert. Dennoch mäanderte der Neckar noch im 17. Jahrhundert und bildete bei Feudenheim ein großes „S“ (s. Abbildung). Im Laufe der Jahrhunderte hat sich das Bett des Neckars in der Gegend um Feudenheim verändert: Hatte der Neckar im 9. Jahrhundert noch unterhalb von Neckarau in den Rhein gemündet, so verlagerte sich die Neckarmündung ab dem Ende des 13. Jahrhunderts (1294–1365) infolge einer großen Überschwemmung um einige Kilometer nach Norden in den Mannheimer Flussarm, und die alten Mündungsarme verlandeten. Seitdem ist die Feudenheimer Gemarkung zweigeteilt. Der Neckar gelangte durch das Ausräumen des Hochgestades in die Niederungen der Au, die ursprünglich eine Flussschlinge des Neckars war, bis in den Jahren 1615/1616 dort ein Flussbett ausgehoben wurde, um den Bogen längs des Hochufers am Aubuckel abzukürzen. Danach floss der Neckar im Bogen durch die Au, bis Ende des 18. Jahrhunderts (1790–1795) Kurfürst Karl Theodor den Neckar von der Feudenheimer Mühle bis zum Mannheimer Neckartor (Kurpfalzbrücke) begradigen ließ. Die alten Flussschlingen verlandeten, und die Au wurde eingedeicht. Seitdem ist hier Ackerbau möglich. Die letzte Änderung des Flussbettes erfolgte in den Jahren 1866–1872, als der Neckar im Zuge der Rheinregulierung eine neue Mündung in den Rhein erhielt.



Abb. 2 Der Neckar (1910) vor dem Bau des Neckarkanals. Im Hintergrund sieht man die Neckarfähre und das Feudenheimer Wäldchen.



Abb. 3 Feudenheimer Schleuse

Diese Maßnahmen führten zu einer Absenkung des Wasserstandes um 1,50 Meter, wodurch jetzt Ackerbau bis an den Flussrand möglich wurde. Es war jetzt auch möglich, eine feste Straße im Bereich der vorherigen Feudenheimer Neckarschleife zu bauen. In den Jahren 1870–1874 entstand die Feudenheimer Chaussee, die – umsäumt von Ulmen – zu einer prächtigen Allee wurde.

Nach Ende des Ersten Weltkriegs begann die Reichswasserstraßenverwaltung mit dem Ausbau des Neckars, wobei in den Jahren 1921 bis 1925 auch der Neckarkanal entstanden ist. An dessen Bau beteiligten sich einige Feudenheimer Landwirte und Fuhrleute tatkräftig beim Transport von Baustoffen.

Am 24. Juli 1927 wurde der Kanal zwischen Ladenburg und Feudenheim eröffnet. Der gleichzeitig eingeweihten Feudenheimer Doppelschleuse (105,4 bzw. 104,8 Meter lang) wurde später – im Jahre 1973 – eine weitere Kammer

(189,5 Meter lang) hinzugefügt, um den Anforderungen der immer größeren Schiffe gerecht zu werden (s. „Feudenheimer Schleuse“, S. 177). Als einzige alte Neckarschlinge ist bis heute der Neckarbogen bei Ilvesheim erhalten geblieben.

Von den Feudenheimer Bauern wurde im Neckar auch eine Pferdeschwemme genutzt, die in der Nähe der heutigen Reitschule Schaubert lag. Dort wurden die Tiere ins Wasser geführt und gesäubert, und im Sommer konnten sie in der Schwemme abgekühlt werden.

Die Feudenheimer schwammen früher gerne im Neckar, und besonders mutige Schwimmer sprangen von der Riedbahnbrücke in die Fluten.

Mit dem Bau des Neckarkanals sind auch die heutigen Naturschutzgebiete „Maulbeerinsel“ und „Das Wörthel“ entstanden.

Neckarhochwasser

Bis zum Bau des Neckarkanals sind die tiefer gelegenen Teile von Feudenheim mehrmals durch extreme Hochwasser verwüstet worden. Das verheerende Hochwasserereignis im Jahre 1784 wird als eine der größten Naturkatastrophen der frühen Neuzeit in Mitteleuropa angesehen. Der extreme Winter von 1783/1784 auf der gesamten nördlichen Hemisphäre war Resultat einer natürlichen Klimaveränderung, ausgelöst durch den Ausbruch des Laki-Kraters auf Island am 8. Juni 1783. In jenem sehr kalten Winter (in Mannheim bis - 30°C) mit gewaltigen Schneemassen war der Neckar zugefroren. In den Tagen vom 24. Dezember 1783 bis zum 21. Februar 1784 beobachtete man in Mannheim mehrere tagelange Schneefälle, wobei allein am 27. und 28. Dezember 1783 etwa 45 Zentimeter Schnee fielen. Am 26. auf 27. Februar 1784 kam es zu einem plötzlichen Warmlufteinbruch mit viel Regen. Aufgrund der enormen Schmelzwassermassen, des Eisstaus und der starken Niederschläge begannen die Flüsse sehr schnell zu steigen. An allen größeren Haupt- und Nebenflüssen erfolgte der Eisgang nahezu gleichzeitig. Erschwerend kam hinzu, dass sich durch zeitweise herrschende Tauphasen mehrere Eisdecken (in Mannheim bis zu 1.10 Meter Höhe) übereinander geschoben hatten, die dann wieder festgefroren waren. Kurze Zeit nach diesem Warmlufteinbruch



Abb. 4 Spiegelung der kath. Kirche im Wasser des überschwemmten Kirchfeldes (20. Jahrhundert)



Abb. 5 Der Neckar hat kurzzeitig wieder seinen alten Lauf eingenommen



Abb. 6 Blick von Westen auf die überschwemmte Straßenbahnlinie

brachte eine erneute Änderung der Großwetterlage wiederum Kälte mit sich; die Niederschläge ließen nach, und die Pegel sanken rasch ab. Diese katastrophalen Ereignisse im Winter 1783/84 schränkten die Produktion von Lebensmitteln im Jahre 1784 in solch erheblichem Maße ein, dass es zu gravierenden Versorgungsengpässen kam. Das Hochwasser von 1920 zeigen einige alte Aufnahmen.



Abb. 7 Die Folgen der Überschwemmung

Die Feudenheimer Mühle

Die Feudenheimer Mühle, die im Lorscher Codex und in Urkunden vom 14. bis zum 18. Jahrhundert erwähnt wird, lag am linken Neckarufer. Im Mittelalter spielte sie eine bedeutende Rolle. Nachdem sich die Neckarmündung nach Norden verschoben hatte, wurde die Mühle auch zu einer Zollstation, wie es eine Urkunde aus dem Jahre 1356 belegt. Die Mühle wurde nach der Zerstörung (1462) – als Folge der Schlacht bei Seckenheim – wieder aufgebaut, wie es aus einer Urkunde aus dem Jahre 1468 hervorgeht. Im Dreißigjährigen Krieg wurde die Mühle abermals zerstört und erst anfangs des 18. Jahrhunderts wieder aufgebaut. Im Feudenheimer Wehrbuch findet man im Jahre 1737 die letzte urkundliche Erwähnung, als der Mannheimer Zimmermann Kaspar Deeg die Mühle für ein Darlehen verpfändete. In der Flusskarte von 1777 hat Peter Dewarat sie als Ruine eingezeichnet, und im Zuge der Neckarregulierung wurden ihre letzten oberirdischen Reste abgetragen. Wo einst die Mühle lag, führte eine Fähre über den Neckar, etwa zwischen der späteren Fähre und der heutigen Carlo-Schmid-Brücke

Im Jahre 1972 hatte der Neckar extremes Niedrigwasser, und so wurden am linken Neckarufer – an der Stelle wo früher die Mühle stand – Steine der Fundierung sichtbar. Zwei größere Steine wurden im Jahre 1977 geborgen und auf der Betonbahn des ehemaligen Wasserübungsplatzes der Feudenheimer Pionierkaserne gelagert (Parkplatz der Reitschule Schaubert), wo sie auch heute noch zu besichtigen sind.



Abb. 8 Reste der alten Feudenheimer Mühle



Abb. 11 Holzfähre (1900)



Abb. 12 Stahlfähre (1937). Im Hintergrund sieht man die Pionierkaserne auf der Maulbeerinsel



Abb. 9 Fundamentstein (Aufnahme 1977)



Abb. 10 Fundamentstein (Aufnahme 2015)



Abb. 13 Nachen (nach 1938); im Hintergrund das Neuostheimer Neckarufer

Die Feudenheimer Fähre

Der Neckar bei Feudenheim stellte für die Bauern ein Hindernis auf dem Weg zu den auf seinem südlichen Ufer gelegenen Feldern und Weiden dar, weshalb seit dem Jahre 1476 ein Fährbetrieb unterhalten worden war. Dieser Neckarübergang war Teil der Straße Käfertal-Feudenheim-Neckarau. Auch der nächste Weg nach Mannheim führte mit der Fähre über den Neckar und dann weiter entlang der Heidelberger Straße. Das Benutzen war jedoch nicht ungefährlich, und insbesondere zur Winterzeit ereigneten sich Unfälle mit teils tödlichem Ausgang.

Die Fähre, in den Erinnerungen alter Neuostheimer ein Ort, wo man Aale kaufen konnte, fiel den Kriegsvorbereitungen in der Nazizeit zum Opfer. Nach dem Bau des Neckarkanals führte eine Brücke über den Kanal auf die Maulbeerinsel, auf der die Feudenheimer Pionierkaserne und der Wasserübungsplatz lagen. Im Jahre 1938 wurde die Fähre aufgegeben und durch eine Personenüberfahrt mit Nachen ersetzt.

Durch die Sprengung der Kanalbrücke kurz vor Kriegsende musste bis zum Wiederaufbau der Brücke auch der Neckarkanal zu Schiff überquert werden. Zur Anlegestelle auf der Feudenheimer Seite gelangte man auf dem Weg entlang des Quetschgräwls. Beide Überquerungen waren nicht kostenlos, wenn auch der Fährpreis relativ niedrig war (Kinder 5 Pfg. Erwachsene 10 Pfg.).

Handelsschifffahrt auf dem Neckar

Die Römer transportierten ab dem 1. Jahrhundert Baumaterialien für den Bau des Limes mit Schiffen auf dem Neckar. Bereits im 7. Jahrhundert wurde regelmäßig Handelsschifffahrt auf dem Neckar betrieben, wie es in einer Urkunde von Kaiser Ludwig dem Frommen aus dem Jahre 830 beschrieben wurde. Für den Warentransport setzte man Nachen ein, und mittels Holzflößen wurde Holz aus den Wäldern des Odenwaldes zum Rhein transportiert, und zwar nahe an Feudenheim vorbei, wodurch dieser Ort eine besondere Bedeutung gewann.



Abb. 14 Wolgatreidler, Gemälde (1870-73)
von Ilya Repin



Abb. 15 Treideln mit Pferden

Ab der Mitte des 16. Jahrhunderts gewann der Neckar als Schifffahrtsweg immer mehr an Bedeutung. Trotz vieler Eingriffe in den Flusslauf war der Fluss wegen Stromschnellen und Untiefen nur für kleinere Schiffe befahrbar.

Die Nachen auf dem Neckar wurden bis weit in das 18. Jahrhundert mit menschlicher Muskelkraft auf Leinpfaden bergwärts gezogen. Talwärts konnte man die Strömung des Flusses nutzen. Entsprechend dem wachsenden Bedarf an Transportkapazität wurden die Schiffe immer größer, und das Treideln mit Pferden gewann zunehmend an Bedeutung. Beispielsweise benötigte man für einen Schleppzug mit drei Schiffen sechs bis zehn Pferde und drei bis vier Reiter. Meist schlossen sich zwei bis drei solcher Schleppzüge zusammen, um sich gemeinsam auf den Weg zu machen. Die Schiffsreiter, die ihre eigenen Pferde mitbrachten, kamen meist aus bäuerlichen Verhältnissen und hatten ihren Hauptsitz in Neckarhausen bei Ladenburg. An den Rast- und Übernachtungsplätzen konnten bis zu 100 Pferde eingestellt werden.

Frühmorgens wurden die Anker in Mannheim gelichtet, und der Weg führte flussaufwärts bis nach Ilvesheim, wo man einkehrte und die Pferde gefüttert wurden. Dann ging es weiter, bis man gegen Abend Neckarhausen erreichte. Nach weiteren Übernachtungen in Neckargemünd, Eberbach, Haßmersheim und Wimpfen erreichte man am sechsten Tag Heilbronn. Zwischen Mannheim und Heilbronn wechselte der Lein- oder Treidelpfad dreimal seine Uferseite. Deshalb mussten Pferde und Reiter mit mitgeführten Nachen von einem Ufer auf das andere übersetzt werden. Wenn die Strömung zu stark war, wurden zusätzliche Vorspannpferde eingesetzt. Mit solchem Kraftaufwand von Mensch und Tier konnte man täglich etwa 20 Kilometer Wegstrecke bewältigen. Für den Rückweg benötigten die Schiffe 1-2 Tage und konnten, da sie jetzt nicht mehr in Ufernähe sondern in der Strommitte fuhren, mehr Ladung transportieren. Die Pferde, die den kürzeren Weg über das Kraichgauer Hügelland nahmen, kamen etwa zur gleichen Zeit in Mannheim an.

An zahlreichen Stellen entlang des Neckars sind noch die Reste der alten Lein- und Treidelpfade erhalten und werden heute gerne als Wander- oder Radwege genutzt.

Hauptsächlich wurden Getreide, Kohle, Soda und Wein zu Berg und Salz, Gips, Steine und Holz zu Tal transportiert. Neben diesem Gütertransport auf dem Neckar verkehrten auch zweimal wöchentlich sogenannte Marktschiffe zwischen Frankfurt und Heilbronn, die Personen und wertvollere Handelsgüter beförderten. Im Jahre 1843 ersetzte man die Marktschiffe auf dem Neckar durch Dampfschiffe und konnte dadurch die Fahrtzeiten deutlich verringern. Somit erlebte der Personenverkehr einen erheblichen Aufschwung. Der geringe Tiefgang der Fahrinne verhinderte jedoch den Einsatz von Dampfschiffen auch für den Gütertransport.

Die aufkommende Konkurrenz der Eisenbahn machte diese relativ aufwendige Transportart zunehmend unrentabler, und man befürchtete das Aus für die traditionelle Handelsschifffahrt auf dem Neckar. Diese brach tatsächlich – ab 1854 aufgrund des Baues der Eisenbahnlinie Mannheim-Bruchsal-Stuttgart – weitgehend zusammen. Nur die Neckarflößerei, bei der die Stämme aus dem Schwarzwald zum Rhein transportiert wurden, behielt noch für einige Zeit ihre Bedeutung.

Erst Ende des 19. Jahrhunderts wendete sich das Blatt, und der Gütertransport auf dem Neckar erlebte wieder einen nachhaltigen Aufschwung, nachdem im Zuge des technischen Fortschritts der Treidelbetrieb von der Kettenschifffahrt abgelöst worden war. Dabei zogen sich dampfbetriebene Kettenboote mit mehreren angehängten Schleppkähnen an einer im Flussbett liegenden Stahlkette flussaufwärts. Diese Kettendampfer waren also genau genommen schwimmende Seilwinden. Da im Neckar nur eine Kette lag, musste der flussabwärts fahrende Schlepper, ohne angehängte Schleppkähne, kurzzeitig von der Kette und den flussaufwärts fahrenden Schlepper passieren lassen. Im Frühjahr 1878 wurde auch zwischen Mannheim und Heilbronn eine 115 Kilometer lange Kette verlegt, und am 23. Mai 1878 fand die Jungfernfahrt auf dieser Strecke statt.



Abb. 16 Kettenschifffahrt auf dem Neckar
(1892)

Der amerikanische Schriftsteller Mark Twain, der im Jahre 1878 auf seiner Deutschlandreise auch in Heidelberg Station machte, schreibt in seinem Buch „Bummel durch Deutschland (A Tramp Abroad)“ über die Kettenschifffahrt: „Es war ein Schlepper, und zwar einer von sehr merkwürdigem Bau und Aussehen. Ich hatte ihn oft vom Hotel aus beobachtet und mich gefragt, wie er wohl angetrieben werde, denn offenbar besaß er keine Schraube oder Schaufeln. Jetzt kam er dahergeschäumt, machte eine Menge Lärm verschiedener Art und steigerte ihn

ab und zu noch dadurch, dass er ein heiseres Pfeifen ertönen ließ.“

Dieses laute Pfeifen brachte den Kettendampfern auf dem Neckar bei der Bevölkerung den Spitznamen „Neckaresel“ ein.

Die Technik der Kettenschiffahrt, wodurch man für Transporte zwischen Mannheim und Heilbronn weniger als die Hälfte der früheren Zeit benötigte, wurde noch über 50 Jahre lang eingesetzt, und sie bewährte sich auch dann noch, als die Holzschiffe durch Eisenschiffe ersetzt worden waren. Allerdings blieb wegen der streckenweise geringen Wassertiefe und der engen Flusskrümmungen die Tragfähigkeit auf etwa 200 Tonnen beschränkt. Insofern konnte nur eine Kanalisierung des Flusses einen nachhaltigen wirtschaftlichen Erfolg durch den dadurch möglichen Einsatz größerer Schiffe erbringen.

Um künftig weitgehend unabhängig von Natureinflüssen wie Hochwasser, Treibeis und Niedrigwasser zu sein, fanden die ersten Planungen zur Kanalisierung des Neckars schon 1904 statt. Wie oben bereits erwähnt, hatte die Reichswasserstraßenverwaltung nach Ende des Ersten Weltkrieges mit dem Ausbau des Neckars mit Staustufen zur Großschiffahrtsstraße begonnen. Aufgrund der dadurch fortschreitenden Kanalisierung des Neckars mit den dafür erforderlichen Staustufen wurde der Kettenschleppbetrieb erschwert und zunehmend unwirtschaftlich. Er wurde nach und nach durch Schlepper mit Schiffsschraubenantrieb bzw. selbstfahrende Schiffe ersetzt, bis er schließlich mit dem vollständigen Ausbau des Neckars im Jahre 1935 endgültig eingestellt wurde. Die Kette blieb im Neckar liegen und ist an einigen Stellen auch heute noch dort vorhanden.

Von der Gesamtlänge des Neckars (367 Kilometer), des zwölf längsten deutschen Flusses, sind heute die letzten 200 Kilometer schiffbar. Auf dieser Strecke zwischen Plochingen und der Mündung in den Rhein muss mit Hilfe von 27 Schleusen ein Höhenunterschied von insgesamt 161 Metern überwunden werden.



Abb. 17 Personenschiff an der Anlegestelle Maulbeerinsel

Der einst wilde Neckar – seit 1970 Teil der Bundesschiffahrtsstraße – hat eine große Bedeutung für die Wirtschaft der Region. So wurden z.B. im Jahre 2012 auf 7.332 Binnenschiffen 7,5 Millionen Tonnen Schüttgüter (vor allem Baustoffe, Kohle und Salz) und etwa 21.000 Container auf der Strecke zwischen Plochingen und der Neckarmündung transportiert. Außerdem wurde der gezähmte Neckar auch für den Freizeitsektor eine attraktive Wasserstraße, auf der zahlreiche Ausflugsschiffe und seit einigen Jahren auch Flusskreuzfahrtschiffe ihre Bahn ziehen. So können Ausflügler aus dem Umland sowie Touristen aus aller Welt die landschaftliche Schönheit des Neckartals genießen.

Flößerei auf dem Neckar

Jahrhundertlang gehörten auch die Flößer aus dem Enz- und Nagoldtal zum vertrauten Bild am Feudenheimer Neckar. In Mannheim wurde ihre wertvolle Fracht – die mächtigen Holländertannen – zu großen Kapitalflößen zusammengebunden, um den unermesslichen Holzbedarf der Niederlande für Haus- und Schiffsbau zu befriedigen. Dabei hatten die Flößer nach landesherrschaftlichem Recht zuvor auch den Bedarf der Stadt Mannheim zu decken. Die Männer aus dem Nordschwarzwald waren sechs bis acht Tage unterwegs. Ihr sprichwörtlicher Durst war weitbekannt; an den Haltestellen im Neckartal brachte man den Wein in Eimern auf die Flöße. Waren die letzte Übernachtungsstationen vor Mannheim – der Schwabenheimer Hof und die gefürchtete Seckenheimer Flussschlinge – passiert, ging es nach getaner Arbeit mit der Bahn und zu Fuß zurück in die Heimat. Mark Twain schreibt über die Flößerei auf dem Neckar (1878): „Deutschland ist im Sommer der Gipfel der Schönheit, aber niemand hat das höchste Ausmaß dieser sanften und friedvollen Schönheit begriffen, wirklich wahrgenommen und genossen, der nicht auf einem Floß den Neckar hinab gefahren ist.“ ...



Abb. 18 Holzhändler und Flößer

Erst die aufkommende Eisenbahn und die Entwicklung des Kettenschleppers beendeten diese Tradition. Nach mehr als 500 Jahren Neckarflößerei passierte am 26. Oktober 1899 das letzte Floß die Stadt Tübingen.



Abb. 19 Das letzte Neckarfloß

Natur- und Landschaftsschutzgebiete auf Feudenheimer Gemarkung

Natur- und Landschaftsschutzgebiete, die rings um Feudenheim liegen, tragen wesentlich zur Lebensqualität und zum Erholungswert bei. Hier kommen Freizeitsportler und Naturliebhaber auf ihre Kosten.

1986 wurden die Maulbeerinsel und das Wörthel, die beide durch den Bau des Neckarkanals entstanden und seitdem einen natürlichen Lebensraum für eine Vielzahl von Pflanzen und Tieren bieten, zu Naturschutzgebieten erhoben und sind Teil des kombinierten Natur- und Landschaftsschutzgebietes „Unterer Neckar“.



Abb. 1 Wörthel



Abb. 2 Maulbeerinsel

Früher gab es auf der Maulbeerinsel eine Radrennbahn, auf der bis in die 60er Jahre auch nationale Wettbewerbe ausgetragen wurden. Hier veranstaltete der Feudenheimer Motorsportclub seine weit über Feudenheim hinaus bekannten Querfeldeinrennen. Neben der Heimat von einigen Vereinen und einer Reitsportanlage ist die Maulbeerinsel heute ein wichtiges Naherholungsgebiet.

Das **Wörthel** erstreckt sich zwischen dem Feudenheimer Wasserkraftwerk im Westen und der Autobahn im Osten. An den Flussufern des Neckars finden sich Laichgebiete für verschiedene Fischarten. Für die Vogelwelt hat dieses Gebiet enorme Bedeutung als Brut-, Flucht-, Rast- und Überwinterungsbiotop.

Die **Maulbeerinsel** ist ein einzigartiges Naturdenkmal. Unter Kurfürst Karl Theodor waren auf dem Neckardamm Maulbeerbäume angepflanzt worden, deren Blätter für die Seidenraupenzucht benötigt wurden. Die Feudenheimer Bauern mussten die Raupen züchten und die Kokons für die Herstellung von Seide abliefern. Aus dieser Seide wurden vor allem die Hofkleider hergestellt. Die Seidenraupenzucht wurde aber nach einigen Jahren aufgegeben. Heute finden sich hier die Reste einer alten Maulbeerbaumplantage, die 1819 durch Großherzogin Stephanie von Baden für die Zucht des Seidenspinners vor den Toren Mannheims angelegt wurde.

Früher gab es auf der Maulbeerinsel eine Radrennbahn, auf der bis in die

Die **Feudenheimer Au** ist eine offene Feld- und Parklandschaft, die von Kleingärtnern, Landwirten und Spaziergängern genutzt wird. Am nordöstlichen Rand der Au ist auch heute noch ein Teil des Hochgestades entlang des ursprünglichen Laufes des Neckars sichtbar. Am 28. Dezember 1988 wurde die Feudenheimer Au zum Landschaftsschutzgebiet mit einer Fläche von etwa 44 Hektar erklärt, wovon im Jahre 1994 20 Prozent für Biotopgestaltungsmaßnahmen ausgewiesen wurden.



Abb. 3 Streuobstwiese in der Feudenheimer Au

Wie ein grünes Netz ziehen sich heute Ackerrandstreifen, Hecken, Feldgehölze, Blumenwiesen, Kopfweiden und Streuobstbestände durch die Au. Sie bildet einen Teil des Frischluftzuges zwischen der Bergstraße und der Innenstadt von Mannheim. (s. „Der erfolgreiche Feudenheimer Kampf zur Erhaltung der Au“ S. 270)

Im Norden von Feudenheim und östlich der Spinelli Barracks liegt in der Gemarkung Bell der **Bürgerpark Feudenheim**. Da in den sechziger Jahren an diesem Standort ein Neubau des Klinikums entstehen sollte, wurden von der Stadt Mannheim einige Grundstücke aufgekauft. Zu einer Realisierung des Baus kam es aber nicht. Auf der Freifläche (ca. 40 Hektar) ist neben der baumbestandenen Parklandschaft mit Sport- und Spielanlagen vor allem das naturgeschützte Trockenbiotop auf einer alten Sanddüne von Bedeutung. Die baumbestandene Parklandschaft geht fließend in die benachbarte landwirtschaftliche Nutzfläche über. Seit 1988 spenden Bürger und Vereine Bäume für den Bürgerpark Feudenheim, die anlässlich einer alljährlich stattfindenden Pflanzaktion unter Mitwirkung des Grünflächenamtes feierlich eingesetzt werden.



Abb. 4 Bürgerpark Feudenheim

Auf einer ca. 2000 Quadratmeter großen, weitgehend naturbelassenen Sanddüne befindet sich ein Trockenbiotop, in dem sich eine Sandrasenvegetation entwickeln konnte, die seltenen Pflanzen- und Tierarten ein Rückzugsgebiet bietet. Diese Düne ist Teil eines Dünenzuges von Hockenheim bis Biblis, der am Ende der letzten Eiszeit entstanden ist. Zu dieser Zeit verschälerte sich der Rhein und zog sich auf sein voreiszeitliches Flussbett zurück, was die Austrocknung der während der Eis-

zeit überfluteten Niederterrassen zur Folge hatte. Die feinsten Bodenpartikel verwehte der Wind bis an den Rand der Rheinebene und lagerte sie als Löß am Fuße des Odenwalds ab. Der gröbere Sand lagerte sich in Flussnähe ab. In Feudenheim und Umgebung schufen die Flugsande Dünengebiete wie die Bell.

Zwischen Feudenheim und Wallstadt grenzt die 1999 als Landschaftsschutzgebiet ausgewiesene Gemarkung **Langgewann** an den Feudenheimer Friedhof. Dieses 67 Hektar umfassende Gebiet wird überwiegend landwirtschaftlich genutzt, wobei darin neben einzelnen Wohngebäuden auch Kleintierzuchtanlagen und landwirtschaftliche Gebäude liegen.



Abb. 5 Langgewann

Am Südrand von Feudenheim liegt das 25 Hektar große Landschaftsschutzgebiet **Egelwasser**. Als Teil dieses Gebietes in der einstigen Auniederung des Neckars findet man Reste des an anderer Stelle ausgiebig beschriebenen „Quetschegräwls“ und des Feudenheimer Wäldchens. Nicht zuletzt der Naturbeobachter kommt hier auf seine Kosten, da in der naturbelassenen Wildnis auch mancherlei seltene Tier- und Pflanzenarten zu entdecken sind.



Abb. 6 Auniederung