
KULTURLANDSCHAFTSWANDEL

PORRENTRUUY

PROJEKTABREIT BASISJAHR D-BAUG “KULTURLANDSCHAFTSWANDEL”

FRÜHJAHRSEMESTER 2017

Institut für Kartografie und Geoinformation IKG

VERFASSEN:

Katarina Saula

Xavier Brunner

Marcel Fritsch

Pascal Imhof

Leitung

Prof. Dr. Lorenz Hurni

BETREUER:

Roland Schenkel

24. Juni 2017

Vorwort

Wir haben uns im Rahmen dieser Arbeit mit dem Kulturlandschaftswandel, also der Entwicklung eines Gebietes im Verlaufe der Zeit, der Stadt Porrentruy auseinandergesetzt. Recherchen zeigten, dass zwei Zeiträume einen bedeutungsvollen Einfluss auf Porrentruy hatten.

Der erste Zeitraum ist die Zeit zwischen 1870 und 1937. Aussergewöhnlich an dieser Zeitspanne ist, dass durch eine Grenzverschiebung nach dem Deutsch-Französischen Krieg Porrentruy zum Dreiländereck wurde und so massiv an Bedeutung gewann. Der zweite Zeitraum umfasst die Zeitspanne zwischen 1979 und heute.

Mit der vorliegenden Semesterarbeit wollen wir die Auswirkungen dieser beiden Epochen auf die Kulturlandschaft rund um Porrentruy untersuchen. Hat sich die Infrastruktur dadurch entwickelt? Sind die Industrie und die Zahl der Einwohner gewachsen? Oder ist gar ein Rückschritt passiert? Um diese Fragen zu beantworten haben wir Karten aus dieser Zeit miteinander verglichen und die Veränderungen eingezeichnet und versucht diese zu interpretieren.

An dieser Stelle möchten wir auch all jenen danken, die uns bei dieser Arbeit unterstützt haben. Ein grosser Dank geht an die Mitarbeiter des „Musée de l’Hôtel-Dieu“ in Porrentruy, an die Einwohnergemeinde der Stadt und an Herr Michel Hauser, Historiker aus Porrentruy. Zusätzlich möchten wir unserem Betreuer Roland Schenkel für die stetige Unterstützung, Hilfsbereitschaft und konstruktive Kritik danken.

Inhaltsverzeichnis

1	Wahl der Bezugskarte	3
2	Porrentruy in der Zeit von 1850 bis 1937.....	4
2.1	Porrentruy 1850	4
2.2	Porrentruy und die Eisenbahn.....	4
2.2.1	Eisenbahnlinie Porrentruy-Frankreich.....	4
2.2.2	Der Bahnhof in Porrentruy	5
2.2.3	Die Eisenbahn und die Grenzverschiebung.....	7
2.2.4	Industrie	8
2.2.5	Hotellerie.....	10
2.3	Der Versailler Vertrag und die zweite Grenzverschiebung	11
2.4	Kartografische Veränderungen in Porrentruy von 1850 - 1937	11
3	Porrentruy in der Zeit von 1937 bis 1979.....	15
4	Porrentruy in der Zeit von 1979 bis heute	16
4.1	Entstehung des Kanton Jura	16
4.2	Veränderungen in Porrentruy durch die Kantonsgründung	18
4.3	Die Autobahn A16	18
4.4	Porrentruy und die Autobahn	19
4.4.1	Porrentruy im Jahre 1994.....	19
4.4.2	Porrentruy von 1994- 2000	20
4.4.3	Porrentruy von 2000 bis 2005	21
4.4.4	Porrentruy von 2005 bis 2011	21
4.4.5	Porrentruy nach 2011.....	23
4.5	Zusammenfassung Porrentruy 1979 bis heute	25
5	Literaturverzeichnis.....	26
6	Abbildungsverzeichnis.....	28
7	Tabellenverzeichnis	28

1 Wahl der Bezugskarte

Als Grundlage für unsere Untersuchungen nehmen wir die «Carte des environs de Porrentruy» (Karte der Umgebung Porrentruy) (Froté Eugène, 1852) aus dem Jahre 1852. Dabei handelt es sich um die erste präzise Karte von Porrentruy. Sie wurde im Massstab 1:20'000 gezeichnet und vom Geometer, Topograph und Armeeeoffizier Eugène Froté gezeichnet (Froté, Eugène | Chronologie jurassienne - de l'époque romaine à nos jours. 2017).

Für diese Arbeit wäre es auch denkbar gewesen, die «Buchwalderkarte» aus dem Jahre 1819 (Massstab 1:96'000 (Géoportail du Système du Territoire Jurassien, 2017) als Basis zu nehmen. In Abbildung 1 ist aber ersichtlich, dass sich in den Jahren zwischen 1819 und 1852 nicht wirklich viel verändert hat und damit der grössere Massstab und die damit einhergehende grössere Genauigkeit der Froté Karte als Basis für diese Arbeit bevorzugt wird. Die gleiche Argumentation gilt für die 1850 entstandene Dufourkarte (Ausgabe 1850, Massstab 1:100'000 (GéoPortail mobile du SIT-Jura. 2017).



Abbildung 1 Vergleich zwischen oben: Buchwalderkarte (1819) / unten: Frotékarte (1852)

2 Porrentruy in der Zeit von 1850 bis 1937

Der erste Abschnitt dieser Arbeit befasst sich mit Porrentruy in der Zeit zwischen 1850 und 1930. Diese Epoche war geprägt vom Eisenbahnbau und der Grenzverschiebung zwischen dem Deutschen Kaiserreich und Frankreich.

2.1 Porrentruy 1850

1850 war Porrentruy eine Kleinstadt im Kanton Bern und zählte 2'880 Einwohner (Pruntrut. 2017). In der untenstehenden Karte (Abbildung 2) von Eugène Froté ist ersichtlich, dass die Mehrheit der Bevölkerung in der Altstadt angesiedelt war (grün). Die Altstadt von Porrentruy war zu dieser Zeit komplett von einer Stadtmauer umgeben. Auf einer Anhöhe nordwestlich der Stadt (rot) befindet sich das mittelalterliche «Château de Porrentruy» (Le Château | Ville de Porrentruy. 2017).

In der Karte von Froté ist ebenfalls ersichtlich, dass es bereits im Jahre 1850 ein paar Gebäude gab, welche sich ausserhalb der Stadtmauer befanden. Die Siedlungsfläche, welche ausserhalb der Stadtmauer lag, beschränkte sich hauptsächlich auf das sogenannte «Vauches», welches im Osten der Stadt liegt (orange). Die Gebäude sind dort um die Kirche St. Germain verteilt. In einem Vergleich mit der Buchwalderkarte (Abbildung 1) wird klar, dass ein Grossteil dieser Gebäude bereits im Jahre 1819 vorhanden war.

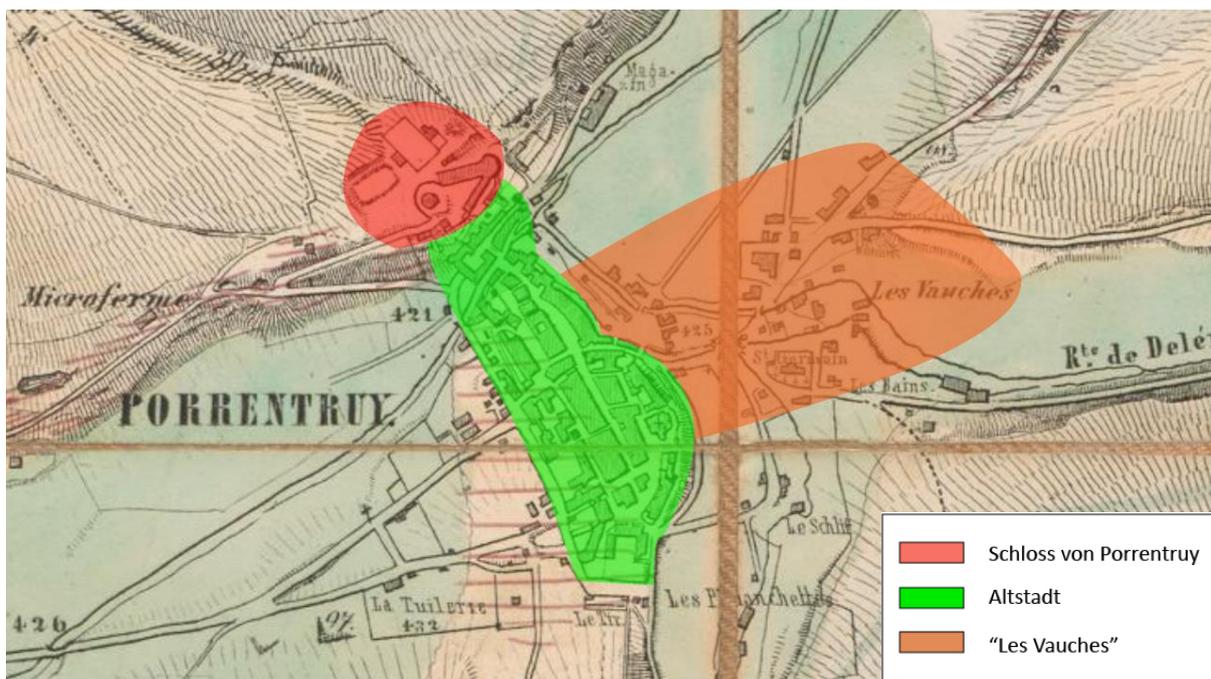


Abbildung 2 Porrentruy auf «Carte des environs de Porrentruy» im Jahr 1852

2.2 Porrentruy und die Eisenbahn

Für die weitere Entwicklung von Porrentruy war der Bau der Eisenbahn ein entscheidender Faktor. Die folgenden Abschnitte befassen sich mit dieser Thematik.

2.2.1 Eisenbahnlinie Porrentruy-Frankreich

Im Jahre 1872 wurde die Eisenbahnlinie Porrentruy-Delle (Frankreich) eröffnet. Damit war Porrentruy vor dem Bahnanschluss in die Schweiz bereits mit dem Französischen Eisenbahnnetz verbunden. Die erste Idee für diese verkehrstechnische Erschliessung Frankreichs entstand bereits im Jahre 1840. In den folgenden Jahren wurde aus der Idee ein Projekt, welches 1865 dem Kanton Bern vorgelegt werden konnte. Der Gedanke für den Eisenbahnbau entstand während einer Zeit, in der eine ökonomische Krise

das Leben der Bewohner der Ajoie schwermachte. Mit der Eisenbahn sollte die Ajoie an die wichtige Verkehrsachse Paris-Lyon angeschlossen werden. Das Projekt sah vor, eine Eisenbahnlinie von Porrentruy nach Delle (Frankreich) zu bauen. Delle war bereits an der Eisenbahnlinie Mulhouse-Dijon angebunden. In Dijon mündete diese Linie in die Eisenbahnlinie Paris-Lyon (Abbildung 3). Der für das Eisenbahnprojekt nötige Kredit von 750'000 CHF (Denis, 1973, S. 24) wurde 1867 vom Kanton Bern genehmigt. Die Bauarbeiten wurden im Jahre 1870 begonnen und wurden 1872 beendet. Die Bauleitung unterstand Eugène Froté, welcher vom Bauunternehmer M. Strackmann aus Belfort unterstützt wurde. M. Strackmann konnte bereits Erfahrungen im Eisenbahnbau bei Projekten in Frankreich sammeln (Marti 2011, S. 7,9,10).

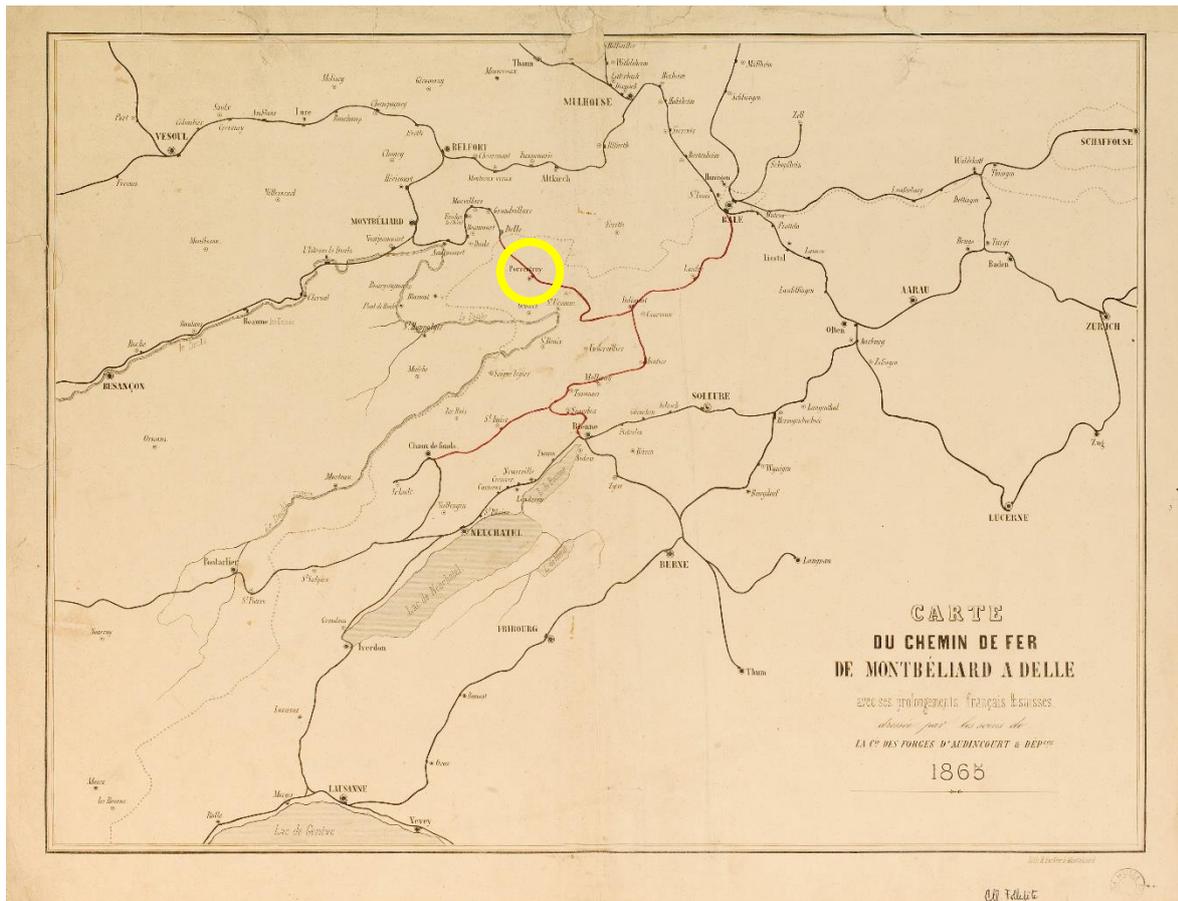


Abbildung 3 Bahnlinie Übersichtskarte Eisenbahnnetz Westschweiz und angrenzende Teile von Frankreich im Jahr 1865, schwarz bestehende Eisenbahnlinien, rot geplante Eisenbahnen, gelb eingekreist, Porrentruy Carte du chemin der fer de Montbéliard à Delle 1865

2.2.2 Der Bahnhof in Porrentruy

Der Bahnhof in Porrentruy wurde gleichzeitig wie die Bahnlinie Porrentruy-Delle gebaut (1870 - 1872) und war der erste Bahnhof im heutigen Gebiet des Kanton Juras (Porrentruy-gare - MHDP, Musée de l'Hôtel-Dieu, Porrentruy, Jura, Suisse. 2017). Dieser hatte nicht die Dimensionen eines typischen Kleinstadtbahnhofs. Dies zeigt sich sehr schön beim Vergleich mit den Bahnhöfen der Metropolen Lyon und Marseille (Abbildung 4 und Abbildung 5). Der viergeschossige Mittelbau des Bahnhofs von Porrentruy repräsentiert die Bedeutung, die man zu diesem Zeitpunkt der Ortschaft im Jura für die

Zukunft angedacht hatte. Es fällt auch auf, dass sich auch die übrigen Dimensionen des Bahnhofgebäudes von Porrentruy nicht gross von denen in Lyon und Marseille unterscheiden. Aufgrund der damaligen Einwohnerzahlen (Tabelle 1) liess sich ein solcher Prachtbau nicht begründen. Auch bei der Anzahl der Geleise hatte man in Porrentruy nicht nur eines realisiert. Obwohl Porrentruy zu diesem Zeitpunkt ein Kopfbahnhof war und damit kein Durchgangsverkehr hatte, realisierte man mit dem Neubau gleich 2 Geleise. Vergleicht man auch diese in Tabelle 1 mit der Anzahl der Gleise der französischen Grossstädte, so sieht man, dass auch hier der Unterschied nicht allzu gross war.

	Porrentruy	Lyon	Marseille
Anzahl Einwohner	4500 (Pruntrut. 2016)	323'417 (Lyon. 2017)	312'864 (Marseille. 2017)
Anzahl Gleise	2 (Marti 2011)	5 (Ferro-Lyon. 2017)	7 (La gare Saint-Charles - Tout Sur Marseille (TSM). 2017)

Tabelle 1 Vergleich der Einwohnerzahlen und Anzahl Gleise der jeweiligen Bahnhöfe der Städte Porrentruy, Lyon und Marseille am Ende des 19ten Jahrhunderts

Der Grund dafür war, dass der Bahnhof von Porrentruy an das Streckennetz der Linie Paris-Lyon-Marseille angeschlossen wurde. Auf diesem Streckennetz war eine gewisse Grösse der Bahnhöfe vorgeschrieben. Zudem war er auch ein internationaler Bahnhof. Er war erst der vierte Bahnhof in der Schweiz, der diesen Status hatte. Vor ihm wurden nur die internationalen Bahnhöfe in Basel, Zürich und Genf eröffnet. Die Kosten für die beiden Bahnhofsgebäude beliefen sich für den Personenbahnhof auf 80'000 CHF und das Gebäude des Güterbahnhofs auf 28'000 CHF (Marti 2011, S.12,22-24).



Abbildung 4 Bahnhof von Porrentruy 1923



Abbildung 5 Links: Bahnhof von Lyon im 19ten Jahrhundert, Rechts: Bahnhof von Marseille im 19ten Jahrhundert

Bei einem Blick auf die Siegfriedkarte von 1871 (Abbildung 6) sieht man, dass der Bahnhof in einem Abstand von ca. 500 m zur Altstadt gebaut wurde. Der Grund dafür war, dass bereits zu diesem Zeitpunkt die Menschen möglichst keine Lärmbelästigung durch Züge wollten. (Marti 2011, S. 10,17)

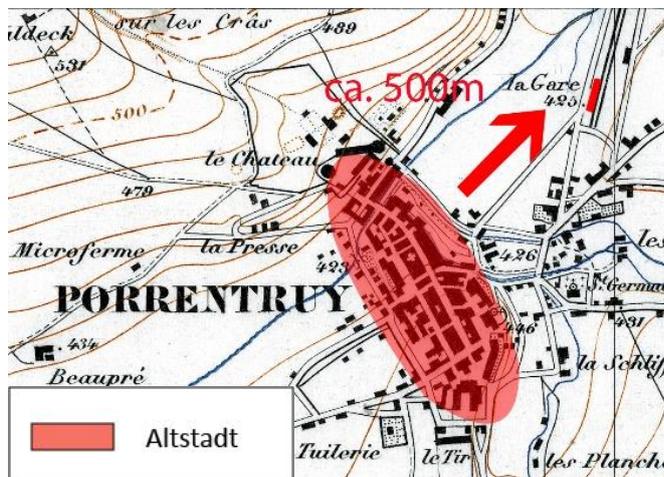


Abbildung 6 Position des Bahnhofs von Porrentruy, Siegfriedkarte 1871

2.2.3 Die Eisenbahn und die Grenzverschiebung

Eine Erschließung der Region Porrentruy durch die Eisenbahn aus der Schweiz hätte wohl noch einige Zeit gedauert, wenn es im Jahre 1871 nicht zu einer Grenzverschiebung zwischen Frankreich und dem Deutschen Kaiserreich gekommen wäre (Abbildung 7). Dadurch kam das Dreiländereck zwischen der Schweiz, dem Deutschen Kaiserreich und Frankreich nur ca. 10 Kilometer nördlich von Porrentruy in einem kleinen Dorf namens Beurnevésin zu liegen (türkis umkreist) und war somit nicht mehr in Basel (gelb umkreist).



Abbildung 7 Verschiebung des Dreiländerecks zwischen Frankreich, Deutschland und der Schweiz 1871 und 1918

Infolgedessen wurde es auch für die Schweiz interessant, die Region rund um Porrentruy verkehrstechnisch besser zu erschliessen, da durch die Grenzverschiebung die direkte Anbindung über Basel nach Ostfrankreich verloren gegangen war. So sollte sichergestellt werden, dass Ostfrankreich aus der Schweiz auf einem kurzen Weg erreichbar blieb, ohne Deutschland passieren zu müssen. Die Eisenbahngesellschaft des Berner Juras arbeitete ein Projekt aus, in welchem sie planten, die Eisenbahnlinie Delémont-Porrentruy zu bauen. Das Projekt wurde im Jahre 1873 von der Regierung dem Kanton Bern genehmigt. Bereits 1877 waren die Bauarbeiten beendet (Marti 2011, S. 10,17).

2.2.4 Industrie

Es ist schwierig nur anhand von Karten den Einfluss zu bestimmen, den die Grenzverschiebung und der Eisenbahnbau auf die Gründung von neuen Firmen hatte. In Landeskarten werden nur die Umrisse der Häuser abgebildet. Ein Industriegebäude ist nur als solches zu erkennen, wenn es speziell markiert oder beschriftet wird (Beispiele in Abbildung 8, orange). Dazumal war die Wasserkraft eine wichtige Energiequelle für die Industrie. Aus dem kann man schliessen, dass sich neue Industrien mit hoher Wahrscheinlichkeit entlang eines Gewässers ansiedelten. Abbildung 8 zeigt die Allaine (hellblau), welche durch Porrentruy fliesst. Ob die neuen Gebäude entlang der Allaine nun Industrie oder Wohnraum waren, lässt sich aber aus oben genanntem Grund nicht eindeutig bestimmen.

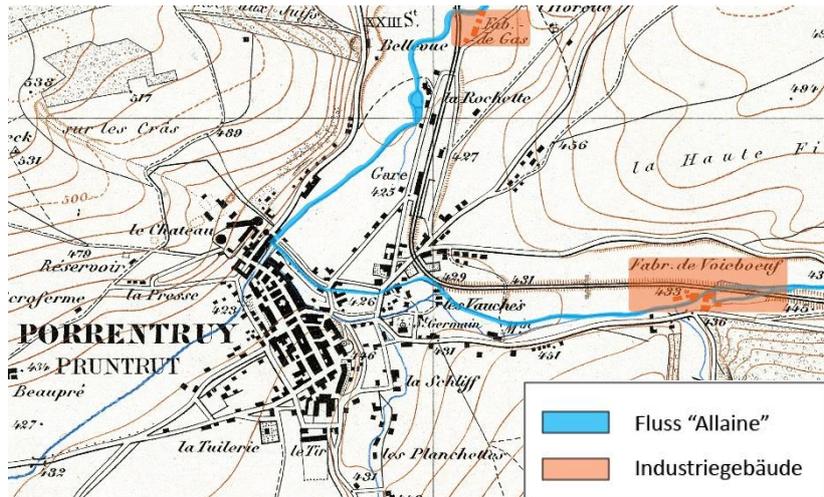


Abbildung 8 Gebäude die als Industrie gekennzeichnet sind (orange) und der Fluss Allaine (hellblau), Siegfriedkarte 1878

Mithilfe dieser Karten ist es allerdings möglich zu zeigen, dass gewisse Firmen die Landschaft um sich herum beeinflusst haben. Zum Beispiel die Fabrik «Voyeboeuf», tätig in den Bereichen Töpferei, Ofenbau und Sägerei, die 1878 in bereits bestehenden Gebäuden gegründet wurde. Vergleicht man die Frotékarte mit der Siegfriedkarte von 1878 (Abbildung 9), kann man feststellen, dass die Fabrik «Voyeboeuf» für ihre Zwecke die Allaine teilweise umgeleitet hat (hellblau).

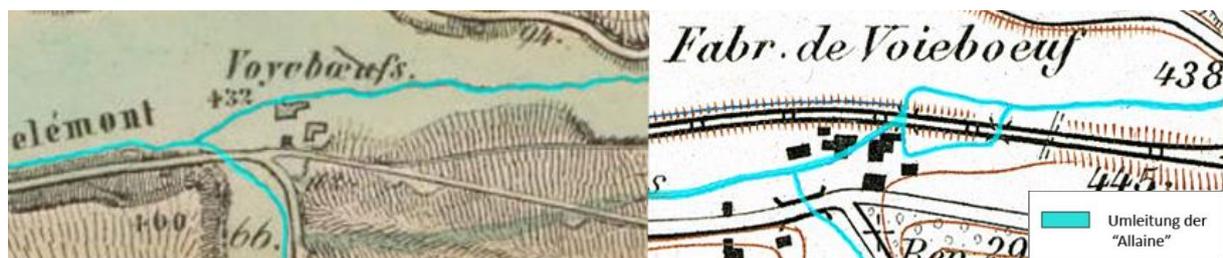


Abbildung 9 Umleitung der Allaine im Bereich der Fabrik Voieboeuf (Vergleich: Carte des environs de Porrentruy 1852 links und Siegfriedkarte 1878 rechts)

Der Grund dafür könnte zum Beispiel eine effizientere Nutzung der Wasserkraft sein. Andererseits muss man auch bedenken, dass es diese Gabelung des Flusses schon viel länger geben könnte und wir aufgrund einer Ungenauigkeit in der Froté Karte zum obigen Schluss gekommen sind. Dieses Beispiel zeigt die Komplexität und Unsicherheit des Zusammenhangs von kartografischer und industrieller Entwicklung (Industrie | Chronologie jurassienne - de l'époque romaine à nos jours. 2017), (ETH-Bibliothek Zürich / . 2017).

Um trotzdem einen Überblick über die industrielle Entwicklung von Porrentruy zu bekommen, kann man einen Blick in die Chronik des Handelsregisters werfen. Aus diesem kann man folgern, wann eine Firma gegründet wurde, in welcher Branche sie tätig war und wann sie ihren Betrieb wiedereinstellen musste. Da jedoch die Adressen der Unternehmen nicht in der Chronik des Handelsregisters aufgeführt sind, ist es nicht möglich, sie auf einer Karte einzuzeichnen (Industrie | Chronologie jurassienne - de l'époque romaine à nos jours. 2017).

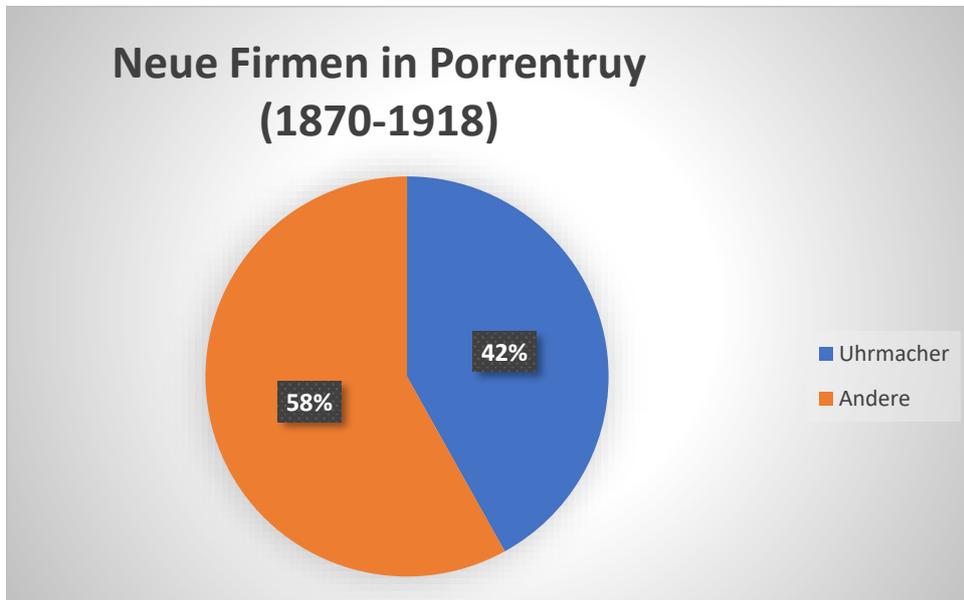


Abbildung 10 Neue Firmen in Porrentruy nach Uhrmachern und Rest unterteilt

In Abbildung 10 ist ersichtlich, dass ein grosser Teil der neugegründeten Unternehmen in Porrentruy in der Uhrenindustrie tätig war. Die Mehrzahl dieser Unternehmen waren kleine Uhrmacherwerkstätten, weswegen sich die Uhrmacher meist in bestehenden Wohnhäusern einrichten konnten. Zudem ist es auch möglich, dass in einem Gebäude eine Uhrmacherei und Wohnraum untergebracht waren, da das Uhrmacherhandwerk nicht grosse Geruchs- und Lärmemissionen verursacht. Aufgrund dieser fehlenden Industriebauten, fällt es schwer signifikante Veränderungen auf den Karten zu finden.

Aus den Untersuchungen in der Chronik des Handelsregisters ergibt sich die jährliche Anzahl der Unternehmen, die in Porrentruy tätig waren. Bei dieser Untersuchung beschränken wir uns auf den Zeitraum ab 1870, da von früheren Jahren nur wenige Angaben zu Unternehmen verfügbar sind, bis zur Rückverschiebung der Deutsch-Französischen Grenze nach dem Ersten Weltkrieg 1918 (Abbildung 11) (Industrie | Chronologie jurassienne - de l'époque romaine à nos jours. 2017).

Dabei werden zwei Tendenzen ersichtlich:

- Von 1873 bis 1909: Die Anzahl der Firmen nimmt zu.
- Von 1909 bis 1918: Stagnation der Anzahl der Firmen in Porrentruy.

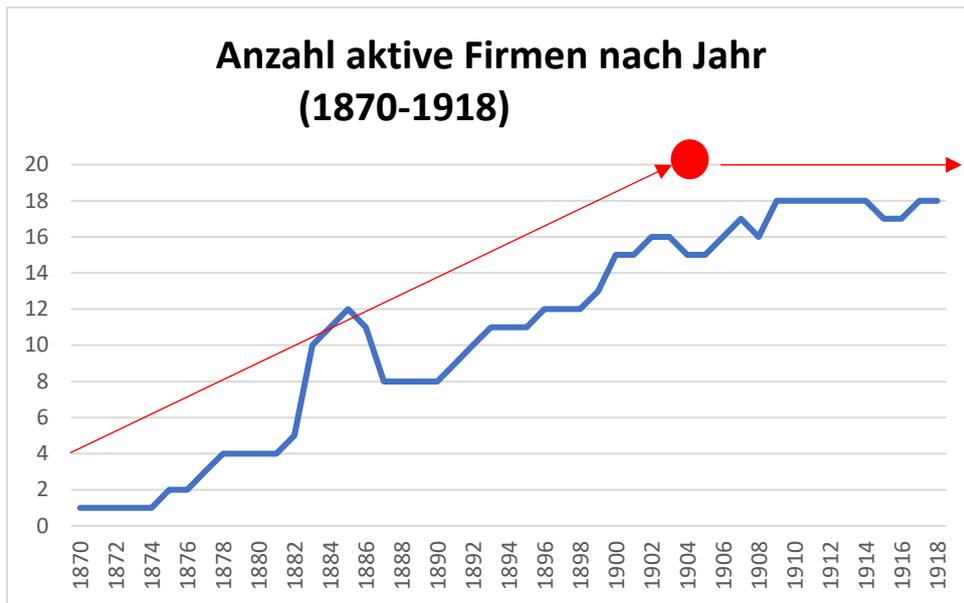


Abbildung 11 Anzahl Firmen pro Jahr im Zeitraum von 1870-1918

Beim Betrachten einer lokalen Wirtschaft darf man die gesamtwirtschaftliche Lage nicht vergessen. Im untersuchten Zeitraum herrschte in ganz Europa eine Wirtschaftskrise (1873-1896). Es handelte sich dabei um die „Grosse Depression“, welche massive Auswirkungen auf die europäische Industrie zu dieser Zeit hatte (Grande Dépression (1873-1896). 2017). Trotz dieser schlechten Rahmenbedingungen stieg die Anzahl der in Porrentruy ansässigen Unternehmen innerhalb von 30 Jahren von einem auf 18. Der Eisenbahnbau und die damit einhergehende, bessere Erschliessung von Porrentruy, sowie die Grenzverlegung halfen dieser Region definitiv zu einer erfreulichen positiven wirtschaftlichen Entwicklung entgegen den allgemeinen Schwierigkeiten.

2.2.5 Hotellerie

Mit der durchgängigen Bahnverbindung nahm der Personenverkehr in Porrentruy zu. Daher wuchs in der Zeit zwischen 1875 und 1910 das Gastgewerbe in Porrentruy beträchtlich. Etliche Restaurants und Hotels wurden gegründet. Das Gastgewerbe siedelte sich vor allem in der Nähe des Bahnhofs an. Wie im Kapitel «Der Bahnhof in Porrentruy» beschrieben, war zwischen dem Bahnhof und der Altstadt noch reichlich Platz vorhanden. Auf diesen freien Flächen entstanden Gaststätten wie zum Beispiel das «Hotel de la Gare» oder das Restaurant «Jura-Simplon» (Abbildung 12) (Marti 2011, S. 10, 17,18).



Abbildung 12 links: HOTEL DE LA GARE (Amweg G. , En sortant de la Gare carte postale), rechts: RESTAURANT JURA-SIMPLON

Ein weiteres wichtiges Hotel war das «Grand Hotel International», auch «Inter» genannt. Dieses wurde im Jahre 1907 eröffnet. Dieses Hotel verfügte über einen Theatersaal und war ein Symbol für die neugewonnene Internationalität von Porrentruy und der ganzen Region. (Hôtel International - L'Inter | Chronologie jurassienne - de l'époque romaine à nos jours. 2017)

2.3 Der Versailler Vertrag und die zweite Grenzverschiebung

Nach der Kapitulation des Deutschen Reiches im ersten Weltkrieg wurde 1918 eine Serie von Auflagen für das Deutsche Reich im Vertrag von Versailles festgelegt. Darunter auch der Artikel 51 (documentArchiv.de - Versailler Vertrag, Art. 31-117 (28.06.1919). 2017), welcher bestimmte, dass das 1871 von Frankreich an das Deutsche Reich abgetretenen Elsass wieder unter französische Herrschaft fallen und die alte Grenzführung von vor 1871 wieder in Kraft tritt (Schläpfer and Boesch 2012, S.179,180).

Durch diesen Entscheid verlor Porrentruy die nahe Grenze zu Deutschland und Basel erhielt den direkten Anschluss an Frankreich zurück. Da für den Transport von schweren Gütern die Rheinhäfen mehr und mehr bevorzugt wurden, verlor das jurassische Eisenbahnnetz an Bedeutung und weitere Ausbauten wurden nicht mehr getätigt und der Grossteil des Eisenbahnverkehrs wurde wieder über Basel abgewickelt. Dieses Ereignis stoppte die Entwicklung von Porrentruy bis in die 1930er Jahre. Wie in Abbildung 11 bereits gezeigt, stagnierte nach der Rückverschiebung der Grenze zwischen Frankreich und Deutschland die Anzahl der Unternehmen in Porrentruy.

2.4 Kartografische Veränderungen in Porrentruy von 1850 - 1937

Im folgenden Kapitel werden die oben beschriebenen Veränderungen in Porrentruy nun an Hand von Veränderungen auf den Karten dokumentiert. Beim Vergleich der Karte von Froté und der ersten Siegfriedkarte von 1871 (Abbildung 13) stellt man fest, dass es fast keine Veränderungen gegeben hat. Der einzige nennenswerte Unterschied ist der Bau des Bahnhofes und der Bau der Bahnlinie Richtung Frankreich (rot umkreist).

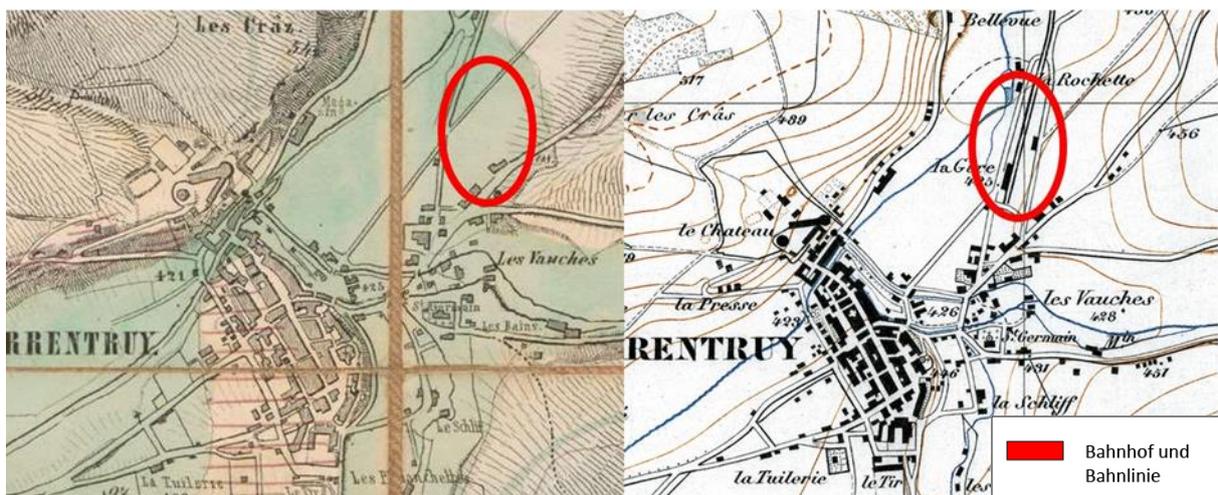


Abbildung 13 Vergleich: Carte des environs de Porrentruy 1852 und Siegfriedkarte von 1871

In Abbildung 14 sind die Veränderungen zwischen 1871 und 1900 eingezeichnet. Dieser Zeitabschnitt war geprägt vom Eisenbahnbau und der Grenzverschiebung zwischen Frankreich und dem Deutschen Reich. In Abbildung 14 kann man erkennen, dass sich Porrentruy grösstenteils in der Region des Bahnhofes mit vielen neuen Bauten entwickelt hat. Das lässt sich dadurch erklären, dass das Gewerbe einen Standort nahe bei Verkehrsanschlüssen bevorzugte. Folglich ist anzunehmen, dass die

Ausdehnung, welche südwestlich (unten links in Abbildung 14) der Altstadt von Porrentruy stattfand, mehrheitlich Wohnraum war. Zudem kann man auf dieser Karte aus dem Jahr 1900 die neu gebaute Eisenbahnstrecke nach Delémont sowie etliche neue Strassen sehen. Die Infrastruktur wurde aufgrund der in den vorangegangenen Kapiteln beschriebenen wirtschaftlichen Entwicklung massiv ausgebaut.

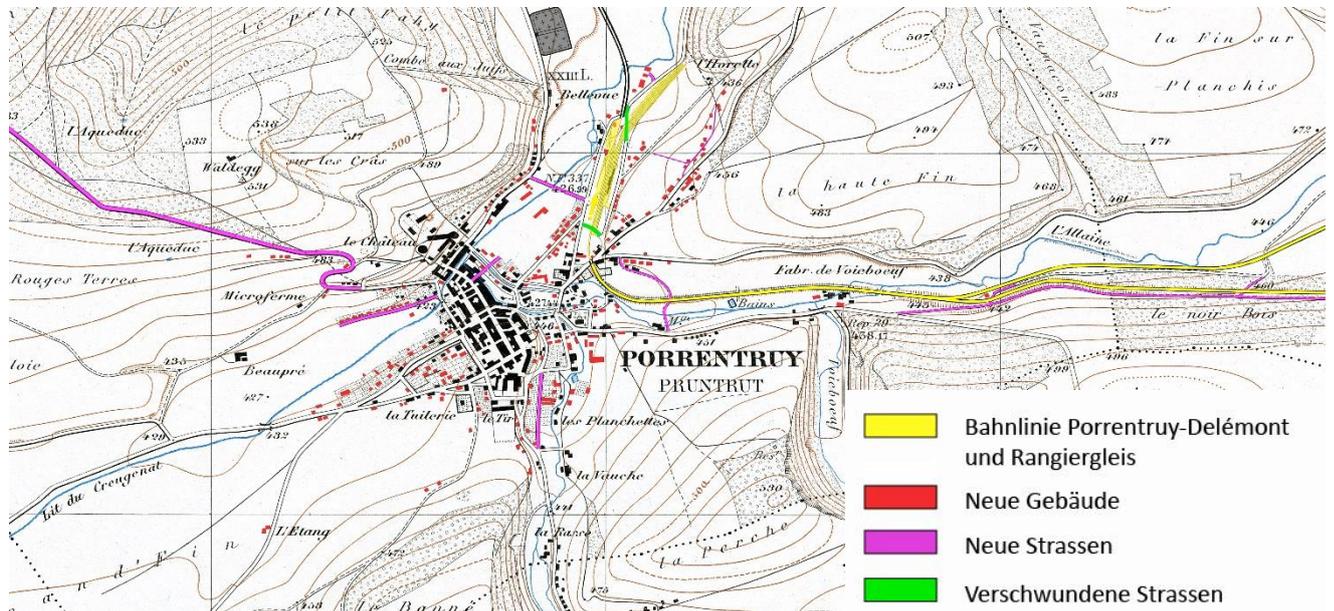


Abbildung 14 Porrentruy im Jahr 1900, Siegfriedkarte 1900

In den Jahren zwischen 1900 und 1910 beschränkte sich das Wachstum vor allem auf die Region des Bahnhofs. In Abbildung 15 ist ersichtlich, dass die Lücke zwischen der Altstadt und dem Bahnhof nach und nach zugebaut wurde.

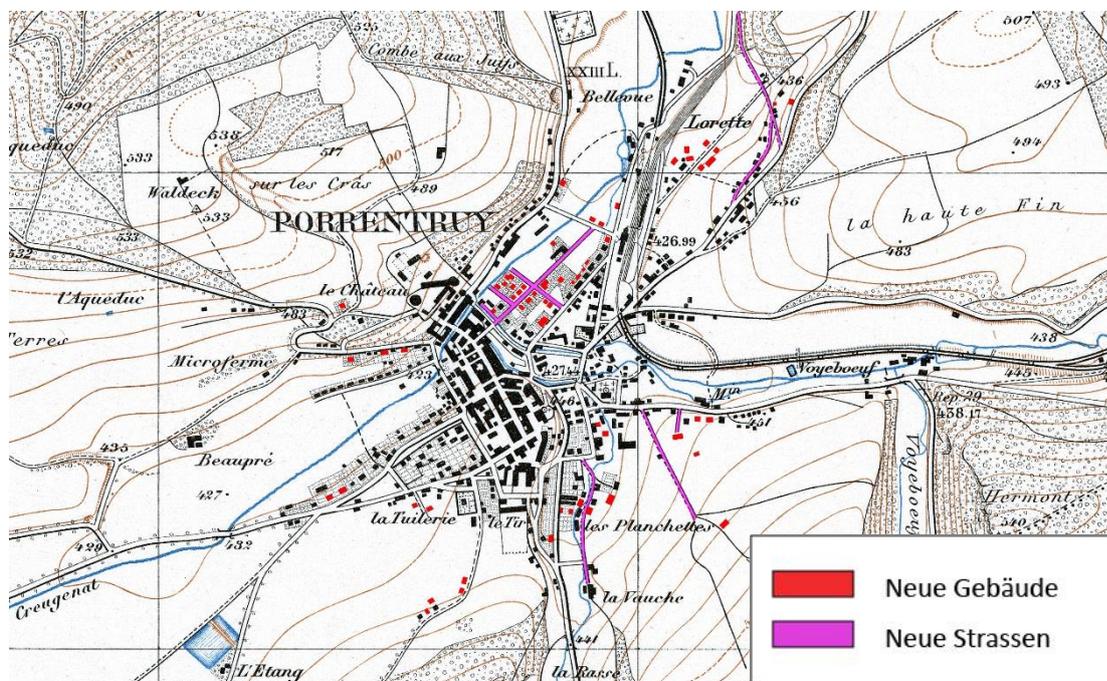


Abbildung 15 Porrentruy im Jahr 1910, Siegfriedkarte 1910

Abbildung 16 zeigt die Veränderungen während der Zeit des Ersten Weltkriegs. Dabei fällt auf, dass mehrheitlich rund um den Bahnhof gebaut wurde. Jedoch wurde bei weitem nicht mehr so viel gebaut,

wie in den Jahren vor dem Krieg. Dies ist nicht weiter verwunderlich, da ein Grossteil der männlichen Arbeitskräfte vom Schweizer Militär beansprucht wurden. Zudem war nicht genug Geld vorhanden, um die Infrastruktur stark zu erweitern.

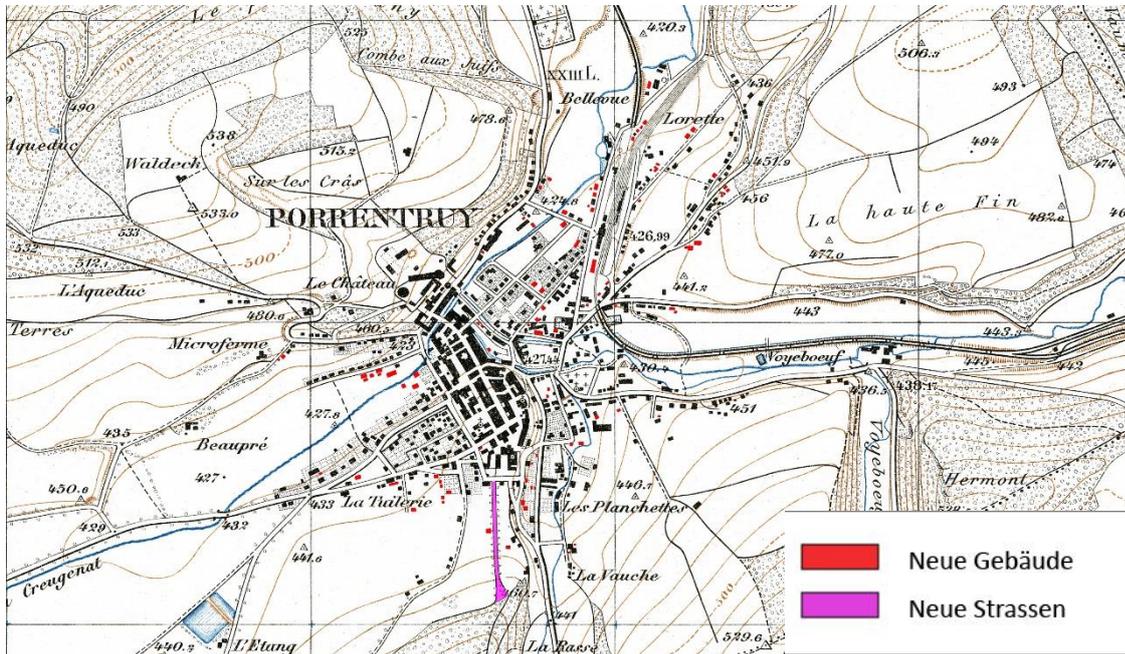


Abbildung 16 Porrentruy im Jahr 1917, Siegfriedkarte 1917

Nach dem Krieg hat sich in Porrentruy nicht mehr viel getan. In Abbildung 17 ist ersichtlich, dass in den Jahren zwischen den Weltkriegen praktisch keine neuen Gebäude gebaut wurden. Durch die Rückverlegung der Grenze zwischen Frankreich und Deutschland war die Ajoie nicht mehr im Dreiländereck und verlor somit ihre geografischen Vorteile und damit ihre wirtschaftliche Bedeutung.

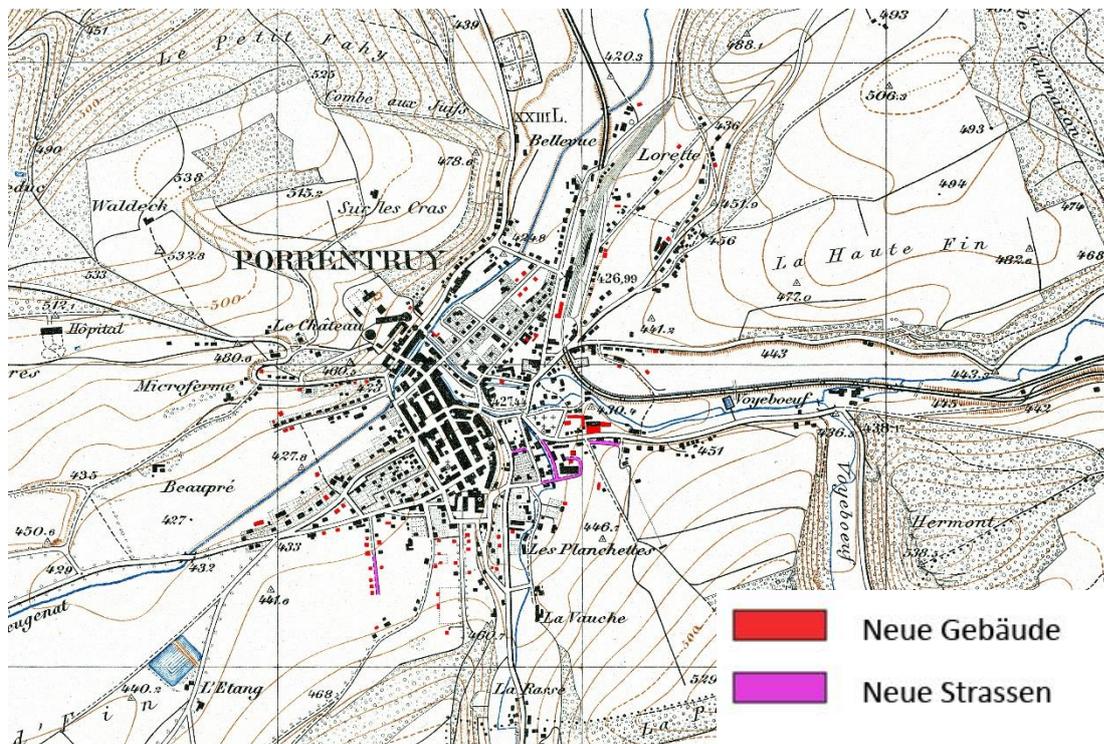


Abbildung 17 Porrentruy im Jahr 1937, Siegfriedkarte 1937

Die Entwicklung des Stadtbilds korreliert stark mit der Entwicklung der Einwohnerzahlen in Porrentruy. Abbildung 18 zeigt die Entwicklung der Einwohnerzahlen von 1850 bis 1930. In den Jahren in denen viel gebaut wurde (1850-1910), wuchs die Einwohnerzahl stetig an, da die neue Bevölkerung zum Arbeiten mehr Wohnraum und Platz brauchte. Mit der Verschiebung der deutsch-französischen Grenze und dem damit einhergehenden wirtschaftlichen Abschwung in der Region begann auch die Wohnbevölkerung sofort wieder zu schrumpfen.

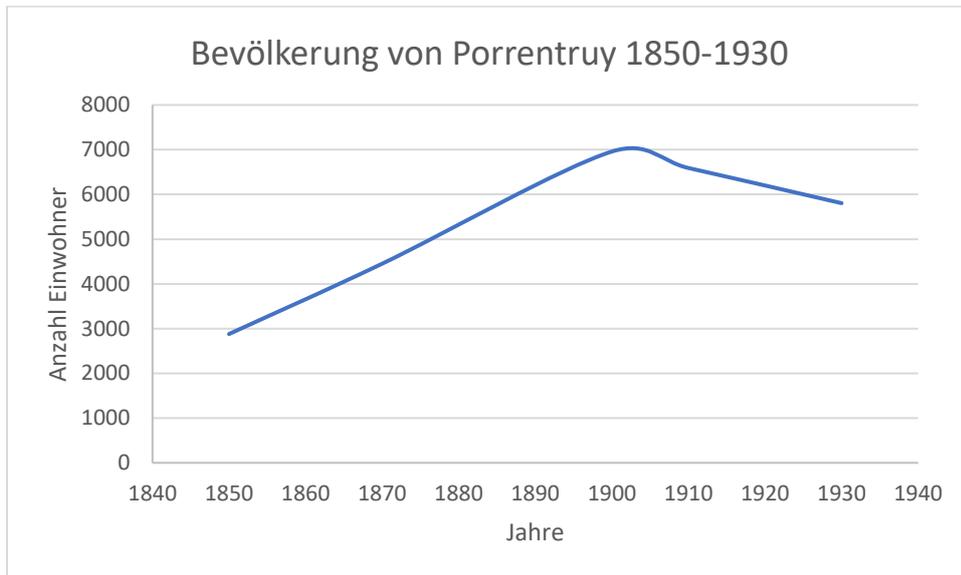


Abbildung 18 Anzahl Einwohner in Porrentruy im Zeitraum von 1850 bis 1930

3 Porrentruy in der Zeit von 1937 bis 1979

Den Zeitraum zwischen 1937 und 1979 haben wir in dieser Arbeit nicht weiter untersucht. Es ist zwar ein Bevölkerungswachstum bis etwa 1970 feststellbar (Abbildung 19), welches in einem Ausdehnen des Wohnraums feststellbar ist. Deshalb wird angenommen, dass diese Zunahme der Einwohner auf die normale Bevölkerungszunahme in der Schweiz zurückgeführt werden kann. Zwischen 1945 und 1970 wuchs die Bevölkerung der Schweiz von 4,4 Millionen auf 6,3 Millionen. Diese Generation wird heutzutage auch die Babyboomer Generation genannt. (Wacker 2007, S.369)

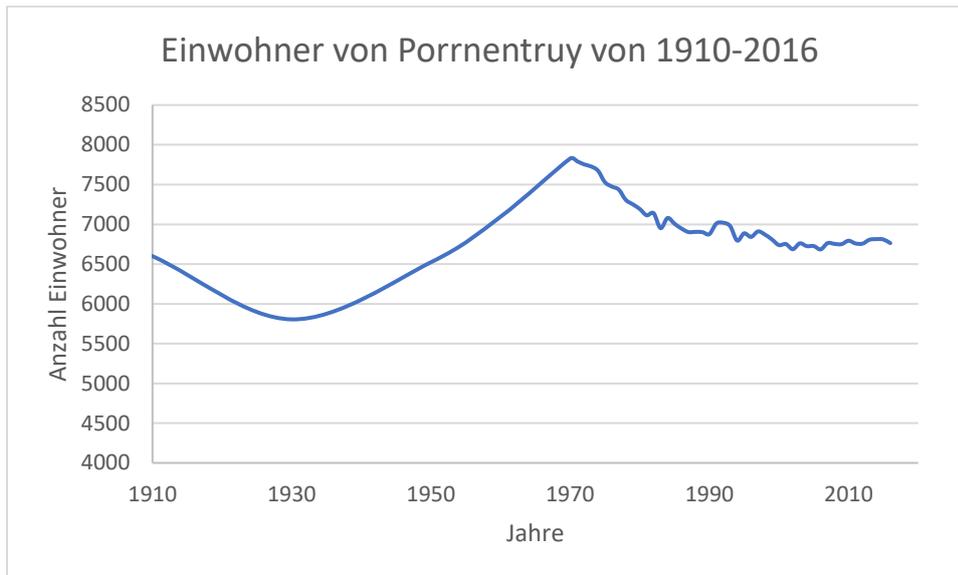


Abbildung 19 Anzahl Einwohner in Porrentruy im Zeitraum von 1910 bis 2016

4 Porrentruy in der Zeit von 1979 bis heute

In unserem dritten Abschnitt untersuchen wir die Veränderungen in Porrentruy in der Zeit nach der Kantonsgründung und zeigen die damit einhergehenden Veränderungen bis heute anhand von Kartenmaterial.

4.1 Entstehung des Kanton Jura

Die Geschichte des Kanton Jura ist wichtig, um die Rolle von Porrentruy im Jura zu verstehen. Am Wienerkongress im Jahr 1815 wurde beschlossen, dass der Jura dem Kanton Bern zugesprochen wird. Dies sollte die Verluste des Kantons Bern kompensieren, die er mit dem Kanton Waadt und dem bernischen Aargau erlitten hatte. Abbildung 20 zeigt die Grenzen des Kantons Bern zwischen 1815 und 1979. Die verschiedenen Farben repräsentieren dabei die einzelnen Bezirke.

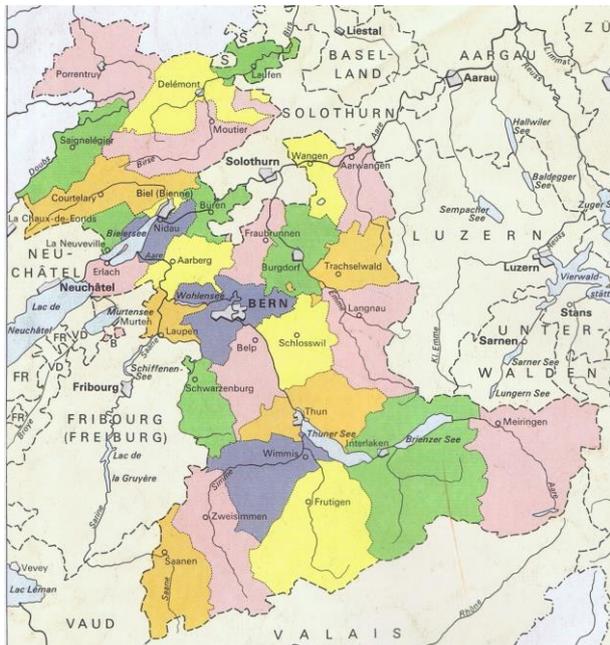


Abbildung 20 Kanton Bern vor der Abspaltung des Kanton Juras

Die neue Herrschaft wurde von Anfang an von den Jurassiern nicht akzeptiert. Bereits im Jahre 1826 wurde von jurassischen Liberalen der jurassische Rütlichswur im benachbarten Elsass geschworen. Die Proteste gegen den Kanton Bern kamen im Jura nie wirklich zur Ruhe. Der Grund dafür waren die ca. 25'000 Bauern aus dem Kanton Bern, die nach 1815 in den Südjura eingewandert sind. Diese nahmen den Jurassiern zwar die Arbeit nicht weg, da die Jurassier immer mehr Arbeit in der Uhrenindustrie fanden, jedoch fühlten sich die Bewohner des Juras durch die Einwanderer bedroht und sahen ihre Kultur und ihre Sprache in Gefahr. Der Kanton Bern konnte mehrmals nur mit Truppen für Ruhe und Ordnung sorgen. Im Jahre 1947 verwarf der Grosse Rat im Kanton Bern den Antrag des Regierungsrates den jurassischen Regierungsrat Georges Moeckli zum Chef des Bau- und Eisenbahndepartements zu ernennen. Die Jurassier wurden nicht über den Entscheid per se wütend, sie entrüsteten sich vor allem über die Begründung. Denn der Entscheid wurde damit gerechtfertigt, dass Georges Moeckli französischer Muttersprache war und damit die Kommunikation zwischen ihm und den Berner Gemeinden nicht sichergestellt wäre. Aufgrund dieses Vorfalles wurde das «Comité de Moutier» gegründet. Dieses verlangte eine gewisse Teilautonomie des Kanton Juras. Dieses Comité erreichte zum Beispiel 1950, dass Französisch als zweite Amtssprache im Kanton Bern eingeführt und das jurassische Volk als solches in der Verfassung überhaupt erwähnt und damit anerkannt wurde. Dies

war aber für ein paar Gruppierungen noch nicht genug. Sie wollten den Jura komplett vom Kanton Bern abspalten. Durch diese Gruppierungen kam 1959 eine Volksinitiative zustande, die über eine Trennung entschied. Die Bezirke Porrentruy, Delémont und Franches-Montagnes nahmen diese Initiative als Einzige an. Die restlichen Bezirke waren mit ihrer Ablehnung der Initiative in der Mehrheit und so kam es zu einer Ablehnung der Initiative. Auf die Verwerfung der Vorlage folgten im Norden des Juras über mehrere Jahre viele Störungen der öffentlichen Ruhe, welche als Kulturkampf angesehen werden können. Dies sollte bewirken, dass der Kanton Bern und der Rest der Schweiz zermürbt wurden und sie der Abspaltung des Kanton Juras zustimmten. In den 70er Jahren wurde beschlossen, den Bewohnern des Juras erneut die Möglichkeit zu geben darüber abzustimmen, ob sie sich vom Kanton Bern abspalten und einen eigenen Kanton gründen wollen. Dies geschah in einem dreistufigen Trennungsverfahren. Zuerst wurde auf der Stufe der Bezirke abgestimmt. Die sieben jurassischen Bezirke Porrentruy, Delémont, Franches-Montagnes, Laufon (Laufen), Moutier, Courtelary und La Neuveville konnten entscheiden, ob sie einen eigenen neuen Kanton gründen wollten. Diese erste Abstimmung fand 23. Juni 1974 statt und wurde mit einer knappen Mehrheit angenommen. In einem zweiten Schritt konnten die Bezirke jeweils einzeln entscheiden, ob sie dem neuen Kanton Jura angehören wollten. Diese Abstimmung fand am 16. März 1975 statt. Die Bezirke Courtelary, La Neuveville, Moutier und auch Laufen lehnten ab. Somit zerfiel der Plan das jurassische Volk in einem Kanton zu vereinen. In einer dritten Abstimmung konnten die Grenzgemeinden, welche an den neuen Kanton grenzten, über ihre Kantonszugehörigkeit entscheiden. Am 7. September 1975 entschieden sich 8 Gemeinden im Bezirk Moutier zum Kantonswechsel. Nachdem die neue Kantonsverfassung ausgearbeitet war, wurde der Kanton Jura im September des Jahres 1978 im Rahmen einer eidgenössischen Abstimmung in die Schweiz aufgenommen. Er setzte sich zusammen aus den Bezirken Delémont, Porrentruy und Franches-Montagnes. In Abbildung 21 ist der Grenzverlauf des neuen Kantons ersichtlich. Bei dieser Abbildung ist anzumerken, dass der Bezirk Laufen nicht mehr dem Kanton Bern angehört, da er im Jahr 1994 zum Kanton Baselland gewechselt hat (Wacker 2007, S. 190-192).

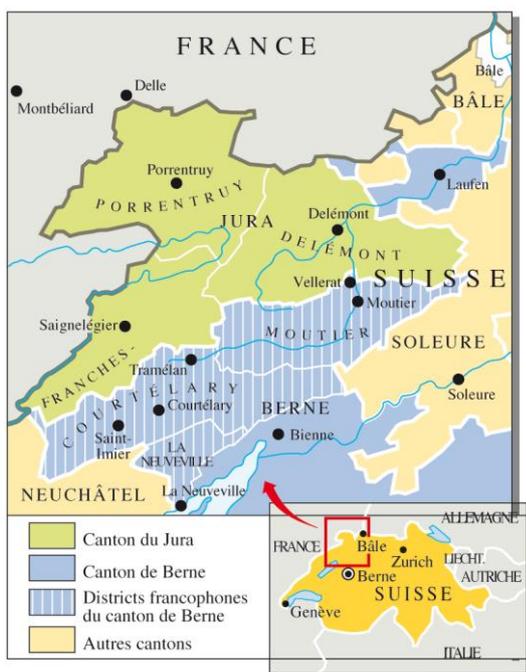


Abbildung 21 Kanton Jura mit seinen Bezirken

4.2 Veränderungen in Porrentruy durch die Kantonsgründung

Mit der Gründung des Kanton Jura gab es in Porrentruy einige Veränderungen. Bis anhin war im «Chateau de Porrentruy» (Abbildung 22) eine Präfektur des Kanton Bern untergebracht. Dieses wurde nach der Kantonsgründung geräumt. In die leerstehenden Räume zog die Justiz des Kanton Jura ein. Heute beherbergt das Schloss das Kantonsgericht und ein Gefängnis. Des Weiteren wurde die Kantonsschule von Porrentruy zum Kantonalen Gymnasium des Kantons (Lycee Cantonal Porrentruy, 2017) und in Porrentruy wurde auch der Hauptsitz der Jurassischen Kantonalbank angesiedelt. Durch die Gründung des Kanton Jura war Porrentruy auch nicht mehr eine Kleinstadt unter vielen im Kanton Bern. Im Kanton Jura war sie bevölkerungsmässig hinter Delémont die zweitgrösste Stadt. Dies veränderte die politische Macht von Porrentruy ungemein. Hinsichtlich dieser Veränderung konnte Porrentruy seine eigenen Interessen vermehrt durchsetzen (Pruntrut, 2016).



Abbildung 22 «Château de Porrentruy» Sitz der Justiz des Kanton Jura

4.3 Die Autobahn A16

Die Entwicklung einer Ortschaft/Stadt hängt meist damit zusammen, wie gut man sie erreichen kann. In Porrentruy war dies nicht anders. Im ersten Abschnitt dieser Arbeit wurde beschrieben, wie sich Porrentruy im Zusammenhang mit dem Bau der Eisenbahn entwickelte. Nachdem die Eisenbahnlinie an Bedeutung verlor und nicht mehr so viele Züge nach Porrentruy fuhren, erlebte auch die Entwicklung der Stadt einen Stillstand, wenn nicht sogar einen Rückschritt. Für eine weitere Entwicklung Porrentruys war es darum von Nöten, dass die Stadt besser mit dem Auto zu erreichen war. Bis jetzt konnte Porrentruy nur über Landstrassen erreicht werden. Von Seite des Bundes gab es schon vor der Kantonsgründung Pläne dies zu ändern. Durch die Kantonsgründung wurde das Projekt jedoch massiv beschleunigt, da sich die neue Kantonsregierung die Realisierung der Autobahn als eines der Hauptziele setzte (A16 Transjurane, 2017a).

Bereits im Jahre 1981 wurde dem Bau der A16 (oder auch «Transjurane» genannt) 790 Mio. CHF zugesprochen. Bis jedoch die ersten Bauarbeiten begannen, vergingen nochmals sechs Jahre. In dieser Zeit wurde das Projekt noch mehrmals abgeändert. Die Arbeiten am Bau der A16 starteten schliesslich im Jahre 1987 in der Ortschaft St-Ursanne (JU). (Mertenat 1981)

Die Topografie erforderte viele Kunstbauten wie Brücken und Tunnels. Zudem war es nicht immer möglich die Autobahn mit jeweils zwei Spuren pro Fahrtrichtung zu bauen. Die Abbildung 23 zeigt den Verlauf der Transjurane durch den Jura (hellgrün). Sie startet in Biel und führt über Delémont und Porrentruy an die Grenze nach Boncourt.

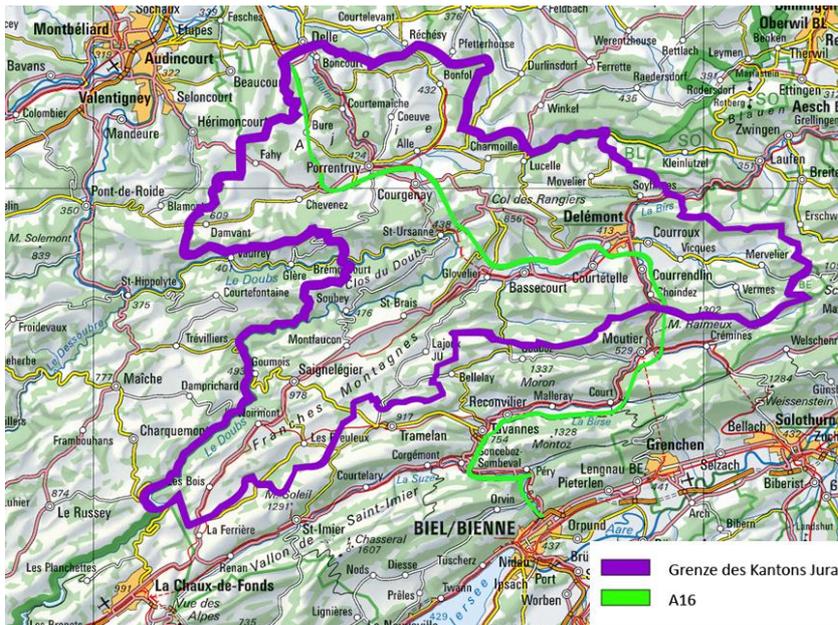


Abbildung 23 Verlauf der Autobahn A16, hellgrün: verlauf der A16, violett: Kantonsgrenze Kanton Jura Landeskarte 2014

4.4 Porrentruy und die Autobahn

Die folgenden Kapitel behandeln die Auswirkungen und die Entwicklungen, die der Bau der Autobahn A16 auf Porrentruy hatte.

4.4.1 Porrentruy im Jahre 1994

Die Autobahn in der Region Porrentruy erschien zum ersten Mal auf der Landkarte von 1994. In Abbildung 24 sind die Bauten, die durch den Autobahnbau entstanden sind farblich hervorgehoben. Bei der in rot eingezeichneten Strasse, handelt es sich um die Autobahn mit der Ausfahrt «Porrentruy-Est». Dieser Streckenabschnitt, der von Delémont kam und in Porrentruy-Est endete, wurde 1998 eröffnet (A16 Transjurane. 2017b).

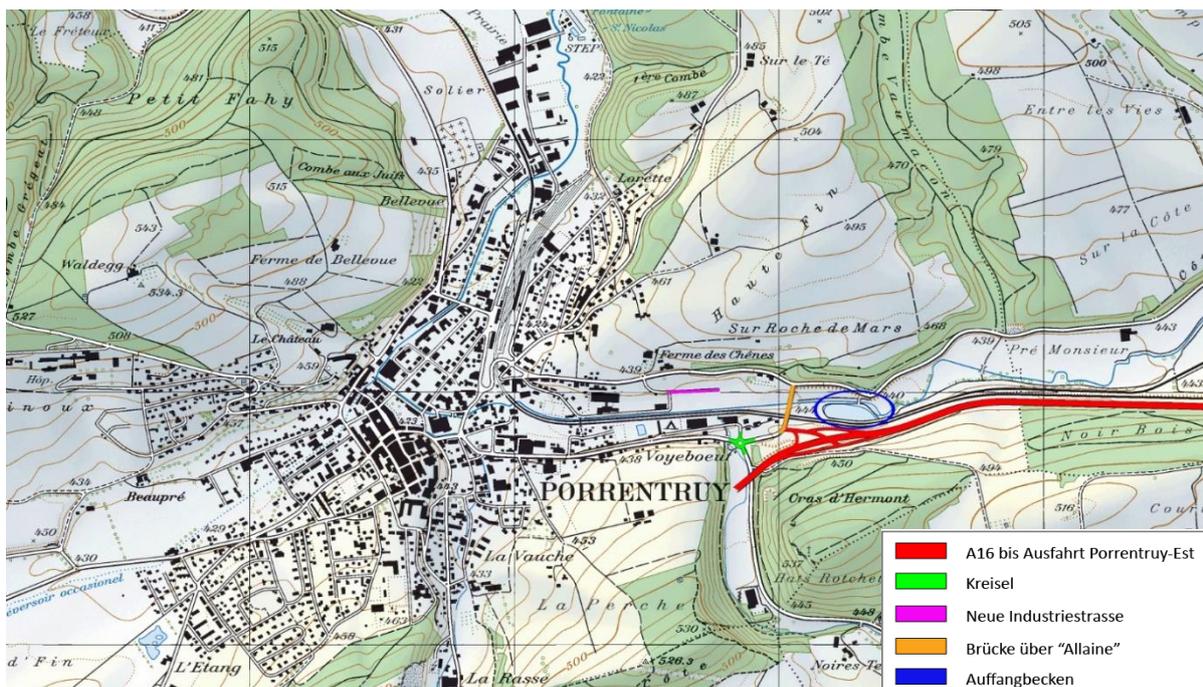


Abbildung 24 Veränderungen durch den Bau der A16 im Jahre 1994, Landeskarte 1994

Um den Mehrverkehr auf den Autobahnzubringern besser bewältigen zu können, wurde bei der Kreuzung richtung Courgenay ein Kreisell (grün) und über die Allaine ein Viadukt (orange) gebaut. Zu sehen ist auch, dass die Stadt Porrentruy die Grundinfrastruktur für die Industrie Zone «Roche de Mars» ausbaute (pink eingefärbt). Diese lag nahe an der Autobahnausfahrt «Porrentruy-Est», womit sich die Stadt Porrentruy Ansiedelung von Gewerbe in dieser Zone erhoffte. Der blau umkreiste Teich ist ein Auffangbecken für das Abwasser der Autobahn. Dies wird benötigt um allenfalls auslaufende Flüssigkeiten (z.B. Öl, Benzin, Diesel) aufzufangen, damit diese nicht direkt in die Umwelt gelangen (A16 Bulletin interjurassien d'information Nr 5. 2001).

Im Allgemeinen kann man sagen, dass sich in der Zeit zwischen der Kantonsgründung und 1994 Porrentruy vor allem im Osten entwickelt hat.

4.4.2 Porrentruy von 1994- 2000

In den Jahren zwischen 1994 und 2000 kann man an zwei verschiedenen Orten eine grosse Veränderung in Porrentruy feststellen. Der eine Ort ist das Quartier «La Perche». Dieses ist in Abbildung 25 orange eingefärbt. Im Vergleich zur Landeskarte von 1994 (Abbildung 24) sieht man, dass dieses Quartier in dieser Zeit extrem gewachsen ist. Ein Grund dafür ist sicherlich die nahe Autobahnauffahrt «Porrentruy-Est».

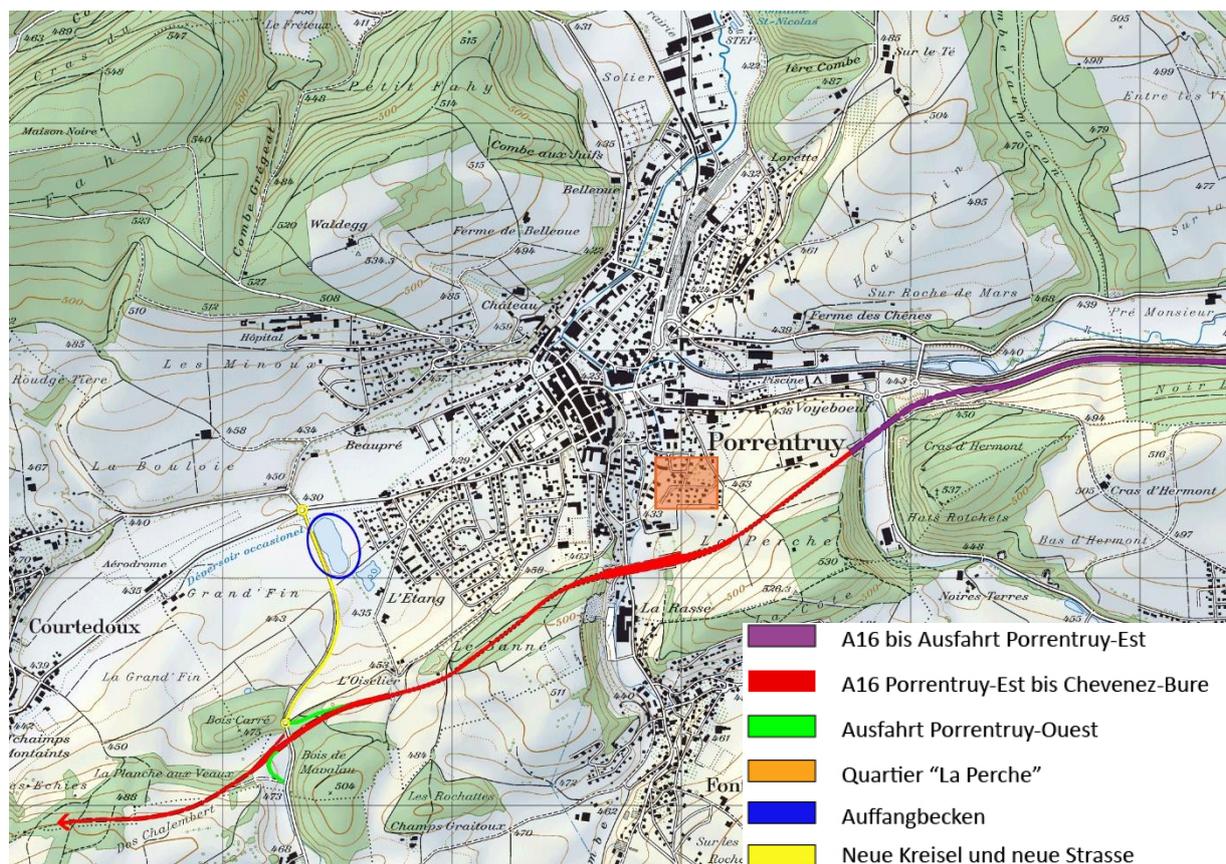


Abbildung 25 Porrentruy im Jahre 2000, Landeskarte 2000

Die zweite grosse Veränderung in Porrentruy war die Fortführung des Autobahnbaus. Die in Abbildung 25 violett eingezeichnete A16 passiert Porrentruy im Süden in einem Tunnel, welcher im Jahr 2005 eröffnet wurde. Im Südwesten wurde die Autobahnausfahrt «Porrentruy-Ouest» (grün) gebaut. Diese wurde errichtet, damit nicht die ganze Bevölkerung welche südwestlich der Altstadt wohnte, quer durch die ganze Stadt fahren musste, um auf die Autobahn zu gelangen. Als Autobahnzubringer wurde

eine neue Strasse mit zwei Kreiseln gebaut (gelb). Die rot eingezeichnete Autobahnstrecke «Bure-Chevenez-Porrentruy-Ouest» ist auf der Karte ersichtlich, wurde aber erst im Jahre 2014 eröffnet. Zusätzlich musste ein weiteres Auffangbecken für Flüssigkeiten gebaut werden (blau) (A16 Transjurane. 2017b).

Zusammenfassend kann man zu diesem Zeitabschnitt sagen, dass sich Porrentruy punkto Wohnraum vor allem im Südosten rund um die Autobahn «Porrentruy-Est» entwickelt hat. Im Südwesten der Stadt wurden in dieser Zeitperiode grösstenteils neue Strassen gebaut.

4.4.3 Porrentruy von 2000 bis 2005

In den Jahren zwischen 2000 und 2005 entwickelte sich Porrentruy grösstenteils in den Wohnquartieren. Besonders hervorzuheben sind die beiden Quartiere «l’Oiselier»(blau) und «La Perche»(orange) (Abbildung 26). In beiden wurde die Grundinfrastruktur der Stadt gebaut, damit die Quartiere weiter wachsen konnten. Auffallend dabei ist, dass die beiden Quartiere mit dem grössten Wachstum jeweils nahe der Autobahnausfahrten gelegen sind. Hierbei spielt sicher auch der Umfahrungstunnel von Porrentruy eine bedeutende Rolle. Der Tunnel sorgte dafür, dass praktisch auf der gesamten Südseite von Porrentruy keine Lärmbelastung durch die Autobahn entsteht. Zudem kann man feststellen, dass in der Industriezone in der Nähe von der Autobahnausfahrt «Porrentruy-Est» neue Firmen angesiedelt wurden(rot).

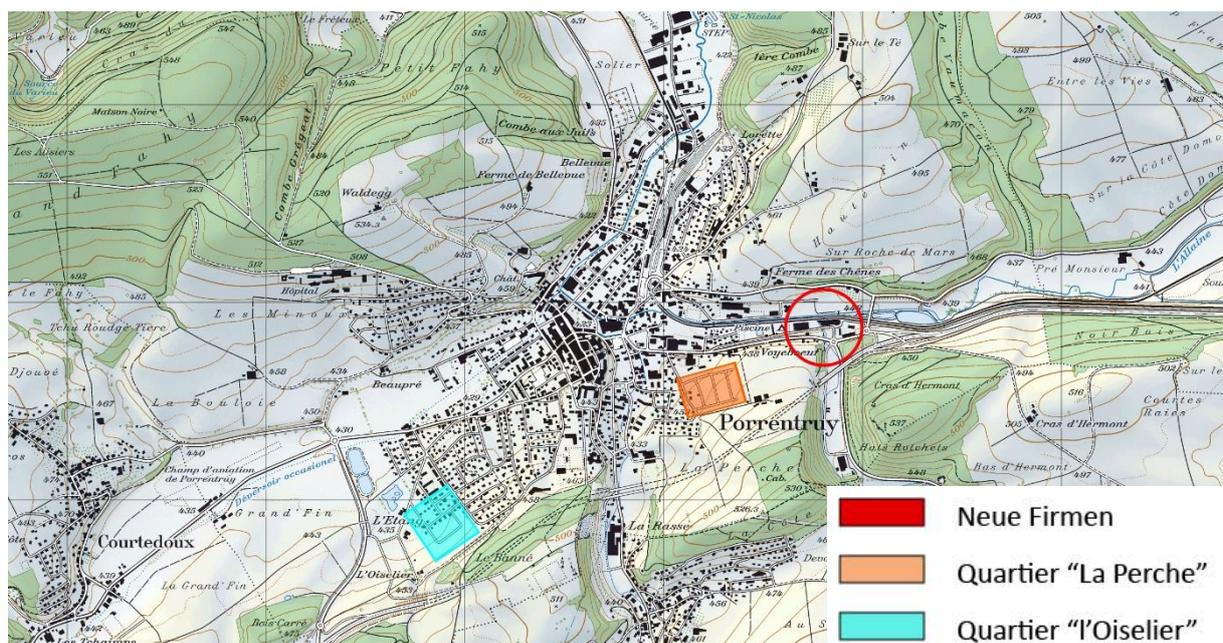


Abbildung 26 Porrentruy Stand 2005, Landeskarte 2005

4.4.4 Porrentruy von 2005 bis 2011

In den Jahren zwischen 2005 bis 2011 tat sich in Porrentruy vor allem in den Wohnquartieren etwas. Im Jahr 2005 waren in den Quartieren «l’Oiselier»(blau) und «La Perche»(orange) nur neue Strassen erkennbar. Im Zeitraum 2005-2011 wurden an diesen Strassen viele neue Wohnhäuser gebaut. Zudem kann man erkennen, dass im Quartier unterhalb des Spitals (grün) ein Wachstum stattgefunden hat. Hier wurden zwar keine neue Strassen gebaut, aber es fand eine Verdichtung des Wohnraums statt. Das bedeutet, dass die ursprünglichen Parzellen aufgeteilt wurden und so neuer Bauplatz geschaffen wurde.

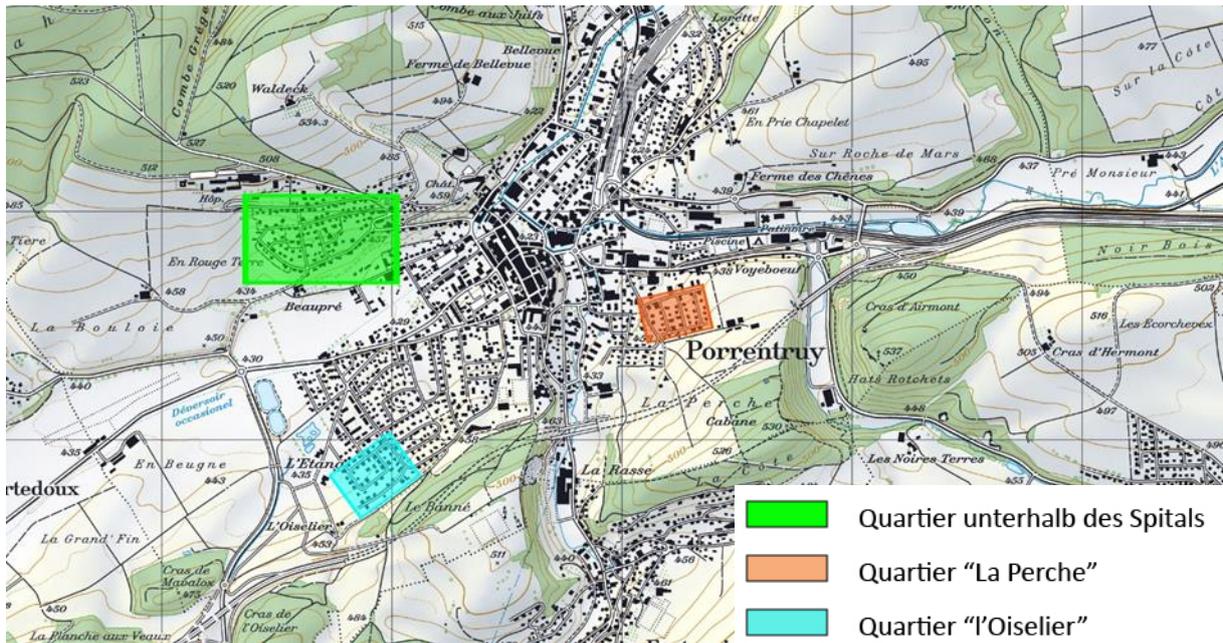


Abbildung 27 Porrentruy im Jahr 2011, Landeskarte 2011

Im Jahr 2005 wurde Porrentruy endgültig vom Durchgangsverkehr befreit. In diesem Jahr wurde der Autobahnabschnitt von «Porrentruy-Ouest» in Richtung Bure in Betrieb genommen. In Abbildung 28 ist unter anderem die Situation vor der Eröffnung des Autobahnabschnittes ersichtlich. Der gesamte Verkehr der Ajoie musste von Courgenay herkommend quer durch Porrentruy geführt werden (gelb). Auf einer Kreuzung in Mitten der Stadt teilte sich der Verkehr in die einzelnen Richtungen auf (orange). Mit der Eröffnung der Autobahn (rot) wird der Verkehr um die Stadt herumgeführt.

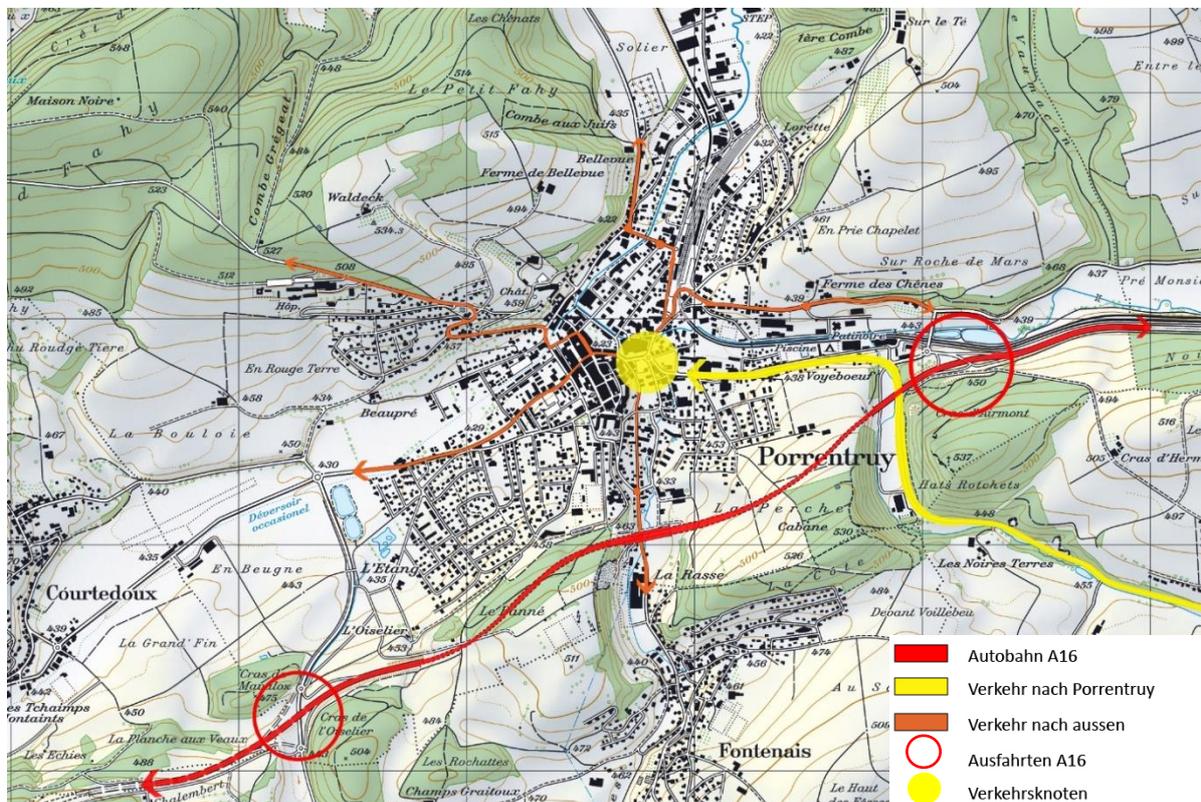


Abbildung 28 Neue Verkehrssituation in Porrentruy, Landeskarte 2011

4.4.5 Porrentruy nach 2011

Mit der Eröffnung des Autobahnabschnitts Richtung Bure, wurde das Stadtzentrum extrem vom Durchgangsverkehr entlastet. Somit konnte der ehemalige Verkehrsknotenpunkt im Stadtzentrum (Abbildung 28 gelber Kreis) neugestaltet werden. Dort wurde im Jahr 2013 ein Einkaufszentrum namens «Esplanade» eröffnet, zudem wurde die Strasse, die vor dem Einkaufszentrum vorbeiführte zur ersten Begegnungszone von Porrentruy erklärt. (Abbildung 29)



Abbildung 29 Neue Begegnungszone (gelb) im Zentrum von Porrentruy

Mit dem neuen Raumplanungsgesetz von 2013 (vkiss/moha, 2017) war Porrentruy gezwungen, die Baulandreserven besser zu nutzen. Um neuen Bauraum zu generieren, mussten die bis anhin grossen Parzellen in kleinere unterteilt werden. Dadurch soll der Zersiedelung Einhalt geboten werden. In Abbildung 30 ist der Unterschied zwischen den alten, grossflächigen Parzellen am linken Bildrand und den neuen, kleineren Parzellen am rechten Bildrand klar zu sehen (2017.02.09_Présentation-PS-Oiselier-II.pdf. 2017).



Abbildung 30 neue Parzellenplanung in Porrentruy

4.4.5.1 Flugplatz

Durch den Bau der Autobahn A16 war es möglich einen neuen Flugplatz im Raum von Porrentruy zu bauen. Auf Abbildung 31 ist der der alte Flugplatz Courtedoux-Porrentruy blau eingekreist. Auf der Karte ist keine Start- und Landebahn eingezeichnet, da dieser Flugplatz nur über eine Graspiste verfügte. Dadurch war er extrem vom Wetter abhängig. Es bestand mehrmals der Wunsch eine asphaltierte Piste zu bauen, jedoch konnte dieser nie realisiert werden. Deshalb wurde nach einem neuen Standort für den Flugplatz gesucht. Man hat sich schliesslich entschieden den Flugplatz in Bressaucourt zu bauen (rot umkreist).

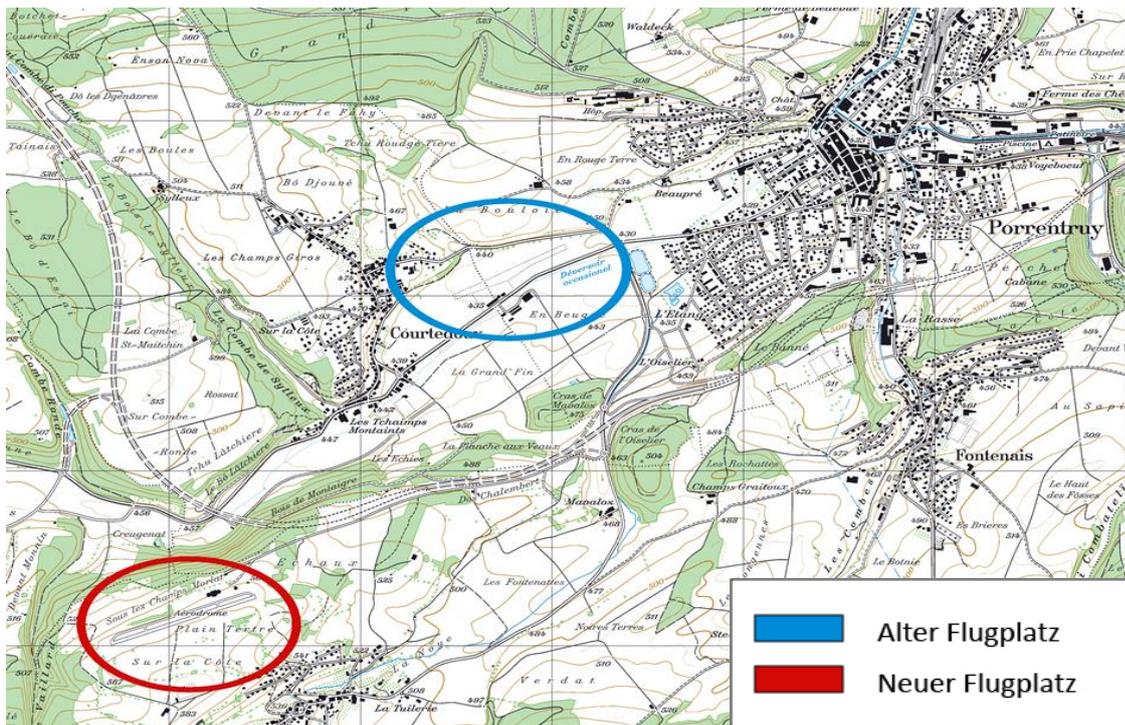


Abbildung 31 Standort alter Flughafen (blau) und neuer Flughafen (rot), Landeskarte 2011

Dieser Standort war nur möglich, weil durch den Bau der Autobahn A16 viele Parzellen geändert werden mussten und es so möglich war, eine grosse Parzelle für einen Flugplatz zu bilden. Zudem konnte das Aushubmaterial der A16 gebraucht werden, um das Plateau aufzuschütten, auf welchem der Flugplatz heute steht. Mit dem Bau des Flughafens und einer Zufahrtsstrasse, die entlang der Autobahn führt, wurde 2008 begonnen. 2011 konnte der neue Flugplatz eröffnet werden. Beim neuen Flugplatz ist das ganze Rollfeld und die Piste nun asphaltiert (Simonin 2006) (Jura 2017).

4.5 Zusammenfassung Porrentruy 1979 bis heute

Mit der Gründung des Kanton Jura wurde der Druck zur besseren Erschliessung der Region mittels einer Autobahn massiv erhöht. Mit dem Bau der A16 konnte sich Porrentruy in den Bereichen Lebensqualität, Industrie, Wohnraum, und Verkehr beträchtlich verbessern und wurde so zu einem attraktiveren Wohn- und Wirtschaftsort. Die Geschichte wiederholt sich damit. Der Ausbau der Eisenbahn im 19. Jahrhundert hatte einen ähnlichen Effekt auf die Region wie es nun die Erschliessung von Porrentruy mit der Autobahn hatte.

5 Literaturverzeichnis

2017.02.09_Présentation-PS-Oiselier-II.pdf. 2017. Available at: https://porrentruy.ch/wp-content/uploads/2017/02/2017.02.09_Présentation-PS-Oiselier-II.pdf.

A16 Bulletin interjurassien d'information Nr 5. 2001. *A16 Bulletin interjurassien d'information Nr 5*

A16 Transjurane. 2017a. Available at: <http://www.a16.ch/historique/historic.htm> [Accessed: 13 May 2017].

A16 Transjurane. 2017b. Available at: <http://www.a16.ch/12tr.htm> [Accessed: 30 April 2017].

documentArchiv.de - Versailler Vertrag, Art. 31-117 (28.06.1919). 2017. Available at: <http://www.documentarchiv.de/wr/vv03.html> [Accessed: 21 April 2017].

ETH-Bibliothek Zürich /. 2017. Available at: <http://www.e-rara.ch/zut/content/pageview/6484819> [Accessed: 30 April 2017].

Ferro-Lyon. 2017. Available at: <http://www.ferro-lyon.net/trains/gares-depots-triages/616-Lyon-Brotteaux> [Accessed: 25 March 2017].

Froté, Eugène I | Chronologie jurassienne - de l'époque romaine à nos jours. 2017. Available at: <http://www.chronologie-jurassienne.ch/fr/003-PERSONNES/F/Frote--Euge-ne-I.html> [Accessed: 13 May 2017].

GéoPortail mobile du SIT-Jura. 2017. Available at: https://geo.jura.ch/main/wsgi/mobile/?theme=POI&baselayer_ref=plan_cadastral&map_x=580000&map_y=243580&map_zoom=1&tree_layers=POI_Administration [Accessed: 13 May 2017].

Grande Dépression (1873-1896). 2017. *Wikipédia* . Available at: [https://fr.wikipedia.org/w/index.php?title=Grande_D%C3%A9pression_\(1873-1896\)&oldid=137184408](https://fr.wikipedia.org/w/index.php?title=Grande_D%C3%A9pression_(1873-1896)&oldid=137184408) [Accessed: 14 April 2017].

Hôtel International - L'Inter | Chronologie jurassienne - de l'époque romaine à nos jours. 2017. Available at: <http://www.chronologie-jurassienne.ch/fr/002-LIEUX/PORRENTUUY/H/Ho-tel-International--L-Inter.html> [Accessed: 14 April 2017].

Industrie | Chronologie jurassienne - de l'époque romaine à nos jours. 2017. Available at: <http://www.chronologie-jurassienne.ch/fr/002-LIEUX/PORRENTUUY/I/Industrie.html> [Accessed: 14 April 2017].

Jura, www rfj ch, RFJ, Radio Fréquence 2017. Portes ouvertes, mais pas d'inauguration à l'aérodrome. Available at: <https://www.rfj.ch/rfj/Actualites/Regionale/20110922-Portes-ouvertes-mais-pas-d-inauguration-a-l-aerodrome.html> [Accessed: 5 May 2017].

La gare Saint-Charles - Tout Sur Marseille (TSM). 2017. *Tout Sur Marseille (TSM)* 25 March. Available at: <https://www.toutsurmarseille.fr/la-gare-saint-charles/> [Accessed: 25 March 2017].

Le Château | Ville de Porrentruy. 2017. 25 March. Available at: <https://porrentruy.ch/tourisme-economie/le-chateau/> [Accessed: 25 March 2017].

Lycee Cantonal Porrentruy. 2017. Available at: <https://www.lycee.ch/histoire.php> [Accessed: 30 April 2017].

- Lyon. 2017. *Wikipédia* . Available at:
<https://fr.wikipedia.org/w/index.php?title=Lyon&oldid=137215257> [Accessed: 25 March 2017].
- Marseille. 2017. *Wikipédia* . Available at:
<https://fr.wikipedia.org/w/index.php?title=Marseille&oldid=137329541> [Accessed: 25 March 2017].
- Marti, L. 2011. *Porrentruy-gare, Noeud ferroviaire au coeur de l'Ajoie*. Musée de l'Hôtel-Dieu.
- Mertenat, F. 1981. Message du Gouvernement au Parlement sur l'état des études et démarches en vue de la construction d'une route nationale de 2e classe de Boncourt à Choindex.
- Porrentruy-gare - MHDP, Musée de l'Hôtel-Dieu, Porrentruy, Jura, Suisse. 2017. Available at:
<http://www.mhdp.ch/expositions/passees/porrentruy-gare.html> [Accessed: 25 March 2017].
- Pruntrut. 2016. *Wikipedia* . Available at:
<https://de.wikipedia.org/w/index.php?title=Pruntrut&oldid=160133517> [Accessed: 30 April 2017].
- Pruntrut. 2017. *Wikipedia* . Available at:
<https://de.wikipedia.org/w/index.php?title=Pruntrut&oldid=165306918> [Accessed: 25 March 2017].
- Schläpfer, R. and Boesch, J. 2012. *Weltgeschichte von der Aufklärung bis zur Gegenwart*. 19th ed. Zürich: Orell Füssli.
- Simonin, P. 2006. Réalisation d'infrastructures spéciales dans le cadre d'aménagements fonciers. *Revue Géomatique Suisse*
- Wacker, J.-C. 2007. *Die Schweiz und ihre Geschichte*. 2nd ed. Lehrmittelverlag des Kanton Zürich.

6 Abbildungsverzeichnis

- Abbildung 1 Vergleich zwischen oben: Buchwaldkarte (1819) / unten: Frotékarte (1852) 3
oben: <https://geo.jura.ch/theme/Cartes%20historiques> (20.4.2017),
unten: <http://dx.doi.org/10.3931/e-rara-20745>(20.4.2017)
- Abbildung 2 Porrentruy auf «Carte des environs de Porrentruy» im Jahr 1852..... 4
<http://dx.doi.org/10.3931/e-rara-20745> (20.4.2017)
- Abbildung 3 Bahnlinie Übersichtskarte Eisenbahnnetz Westschweiz und angrenzende Teile von Frankreich im Jahr 1865, schwarz bestehende Eisenbahnlinien, rot geplante Eisenbahnen, gelb eingekreist, Porrentruy Carte du chemin der fer de Montbéliard à Delle 1865 5
H. Barbier, Carte du Chemin de fer de Montbéliard à Delle avec ses prolongements français & suisses dressée par les soins de la Cie des forges d’Audincourt & Dép., 1865, Collection Musée de l’Hôtel-Dieu Porrentruy
- Abbildung 4 Bahnhof von Porrentruy 1923 6
Amweg Gustav, La gar, vers 1923, carte postale noire/blanc, Collection Muesée de l’Hôtel-Dieu Porrentruy, MHDP
- Abbildung 5 Links: Bahnhof von Lyon im 19ten Jahrhundert, Rechts: Bahnhof von Marseille im 19ten Jahrhundert 6
links: <http://www.ferro-lyon.net/trains/gares-depots-triages/616-Lyon-Brotteaux> (25.3.2017)
rechts: <http://madeinmarseille.net/22990-gare-saint-charles/> (27.3.2017)
- Abbildung 6 Position des Bahnhofs von Porrentruy, Siegfriedkarte 1871 7
Siegfriedkarte 1871, Blatt 88, ©Swisstopo
- Abbildung 7 Verschiebung des Dreiländerecks zwischen Frankreich, Deutschland und der Schweiz 1871 und 1918..... 7
gallica.bnf.fr (25.3.2017)
- Abbildung 8 Gebäude die als Industrie gekennzeichnet sind (orange) und der Fluss Allaine (hellblau), Siegfriedkarte 1878 8
Siegfriedkarte 1878, Blatt 88, ©Swisstopo
- Abbildung 9 Umleitung der Allaine im Bereich der Fabrik Voieboeuf (Vergleich: Carte des environs de Porrentruy 1852 links und Siegfriedkarte 1878 rechts) 8
links: <http://dx.doi.org/10.3931/e-rara-20745> (20.3.2017)
rechts: Siegfriedkarte 1878, Blatt 88, ©Swisstopo
- Abbildung 10 Neue Firmen in Porrentruy nach Uhrmachern und Rest unterteilt..... 9
Daten basieren auf: (Industrie | Chronologie jurassienne - de l’époque romaine à nos jours. 2017)
- Abbildung 11 Anzahl Firmen pro Jahr im Zeitraum von 1870-1918..... 10
Daten basieren auf: (Industrie | Chronologie jurassienne - de l’époque romaine à nos jours. 2017)
- Abbildung 12 links: HOTEL DE LA GARE (Amweg G. , En sortant de la Gare carte postale), rechts: RESTAURANT JURA-SIMPLON..... 10
links: Amweg Gustave, En sortant de la Gare carte postale, Collection Musée de l’Hôtel-Dieu Porrentruy
rechts: Amweg Gustave, Place de la Gare carte postale, Collection Musée de l’Hôtel-Dieu Porrentruy

Abbildung 13 Vergleich: Carte des environs de Porrentruy 1852 und Siegfriedkarte von 1871	11
links: http://dx.doi.org/10.3931/e-rara-20745 (20.3.2017)	
rechts: Siegfriedkarte 1871, Blatt 88, ©Swisstopo	
Abbildung 14 Porrentruy im Jahr 1900, Siegfriedkarte 1900	12
Siegfriedkarte 1900, Blatt 88, ©Swisstopo	
Abbildung 15 Porrentruy im Jahr 1910, Siegfriedkarte 1910	12
Siegfriedkarte 1910, Blatt 88, ©Swisstopo	
Abbildung 16 Porrentruy im Jahr 1917, Siegfriedkarte 1917	13
Siegfriedkarte 1917, Blatt 88, ©Swisstopo	
Abbildung 17 Porrentruy im Jahr 1937, Siegfriedkarte 1937	13
Siegfriedkarte 1937, Blatt 88, ©Swisstopo	
Abbildung 18 Anzahl Einwohner in Porrentruy im Zeitraum von 1850 bis 1930	14
Daten basieren auf: Municipalité de Porrentruy Service Sécurité/Contrôle des habitants, Porrentruy	
Abbildung 19 Anzahl Einwohner in Porrentruy im Zeitraum von 1910 bis 2016	15
Daten basieren auf: Municipalité de Porrentruy Service Sécurité/Contrôle des habitants, Porrentruy	
Abbildung 20 Kanton Bern vor der Abspaltung des Kanton Juras	16
Kanton Bern Schülerkate 1:25'000, 1960 Bern, Kümmerly und Frey	
Abbildung 21 Kanton Jura mit seinen Bezirken	17
https://www.monde-diplomatique.fr/1994/05/BAILBY/7286#&gid=1&pid=1 (28.4.2017)	
Abbildung 22 «Château de Porrentruy» Sitz der Justiz des Kanton Jura	18
https://fr.wikipedia.org/wiki/Porrentruy#/media/File:230-Porrentruy-château.JPG (30.4.2017)	
Abbildung 23 Verlauf der Autobahn A16, hellgrün: verlauf der A16, violett: Kantonsgrenze Kanton Jura, Landeskarte 2014	19
Landeskarte 2014, 1:500'000, ©Swisstopo	
Abbildung 24 Veränderungen durch den Bau der A16 im Jahre 1994, Landeskarte 1994	19
Landeskarte 1994, 1:25'000, ©Swisstopo	
Abbildung 25 Porrentruy im Jahre 2000, Landeskarte 2000	20
Landeskarte 2000, 1:25'000, ©Swisstopo	
Abbildung 26 Porrentruy Stand 2005, Landeskarte 2005	21
Landeskarte 2005, 1:25'000, ©Swisstopo	
Abbildung 27 Porrentruy im Jahr 2011, Landeskarte 2011	22
Landeskarte 2011, 1:25'000, ©Swisstopo	
Abbildung 28 Neue Verkehrssituation in Porrentruy, Landeskarte 2011	22
Landeskarte 2011, 1:25'000, ©Swisstopo	
Abbildung 29 Neue Begegnungszone (gelb) im Zentrum von Porrentruy	23
https://geo.jura.ch/main/wsgi/mobile/?theme=POI&baselayer_ref=ortho_2014&map_x=572804.025&map_y=251707.11942788&map_zoom=9&tree_layers=POI_Administration (12.5.2017)	
Abbildung 30 neue Parzellenplanung in Porrentruy	24
Municipalité de Porrentruy Service Sécurité/Contrôle des habitants, Porrentruy	

Abbildung 31 Standort alter Flughafen (blau) und neuer Flughafen (rot), Landeskarte 2011 24
Landeskarte 2011, 1:25'000, ©Swisstopo

7 Tabellenverzeichnis

Tabelle 1 Vergleich der Einwohnerzahlen und Anzahl Gleise der jeweiligen Bahnhöfe der Städte Porrentruy, Lyon und Marseille.....	6
---	---



Eidgenössische Technische Hochschule Zürich
Swiss Federal Institute of Technology Zurich

Eigenständigkeitserklärung

Die unterzeichnete Eigenständigkeitserklärung ist Bestandteil jeder während des Studiums verfassten Semester-, Bachelor- und Master-Arbeit oder anderen Abschlussarbeit (auch der jeweils elektronischen Version).

Die Dozentinnen und Dozenten können auch für andere bei ihnen verfasste schriftliche Arbeiten eine Eigenständigkeitserklärung verlangen.

Ich bestätige, die vorliegende Arbeit selbständig und in eigenen Worten verfasst zu haben. Davon ausgenommen sind sprachliche und inhaltliche Korrekturvorschläge durch die Betreuer und Betreuerinnen der Arbeit.

Titel der Arbeit (in Druckschrift):

Kulturlandschaftswandel Porrentruy

Verfasst von (in Druckschrift):

Bei Gruppenarbeiten sind die Namen aller Verfasserinnen und Verfasser erforderlich.

Name(n):

Brunner
Fritsch
Imhof
Saula

Vorname(n):

Xavier
Marcel
Pascal
Katarina

Ich bestätige mit meiner Unterschrift:

- Ich habe keine im Merkblatt ["Zitier-Knigge"](#) beschriebene Form des Plagiats begangen.
- Ich habe alle Methoden, Daten und Arbeitsabläufe wahrheitsgetreu dokumentiert.
- Ich habe keine Daten manipuliert.
- Ich habe alle Personen erwähnt, welche die Arbeit wesentlich unterstützt haben.

Ich nehme zur Kenntnis, dass die Arbeit mit elektronischen Hilfsmitteln auf Plagiate überprüft werden kann.

Ort, Datum

Zürich, 24.05.2017

Unterschrift(en)

Brunner
M. Fritsch
P. Imhof
K. Saula

Bei Gruppenarbeiten sind die Namen aller Verfasserinnen und Verfasser erforderlich. Durch die Unterschriften bürgen sie gemeinsam für den gesamten Inhalt dieser schriftlichen Arbeit.

Nutzungsvereinbarung für Swisstopo-Geodaten für Angehörige der ETH
Usage of geodata for ETH employees and students

Name: Fritsch Vorname: Marcel
Last Name First Name
Strasse: Wylweg 13 PLZ: 4533 Ort: Riedholz
Street Zip Code City
Telefon: 079 510 82 16 E-Mail: marcel.fisch@blv.ethz.ch
Phone

Departement/Institut: D-Baug / ETH Zürich
Department/Institute

Verwendungszweck: Lehre Forschung Publikation
Purpose of use Education Research Publication

Titel der Arbeit / Publikation:
Title of publication

Kulturlandschaftswandel Porrentruy

Bearbeitetes Gebiet:
Field of research

- Region Porrentruy
- Thema / Subject Kulturlandschaftswandel

Benutzte Geodaten:
Used Geodata

Siegfriedkarten Jahrgänge 1871, 1878, 1900, 1910, 1917, 1937
in 1:85'000, Landeskarten 1994, 2000, 2005, 2011 in
1:25'000 und 2014 in 1:500'000

Der Benutzer kennt und akzeptiert die „Nutzungsbestimmungen für Swisstopo-Geodaten für ETH-Angehörige“.
The user has read the information sheet „Terms and conditions for the use of Swisstopo geodata by members of ETH Zurich“ and accepts the Terms of use.

Datum: 22.5.17
Date

Unterschrift: M. Fisch
Signature

Hinweis: Die Daten unterliegen dem Datenschutz und dienen allein der statistischen Auswertung und der Kontrolle über die benutzten Geodaten.

Note: The data is subject to data protection laws and used for statistical purposes and geodata usage control only.

Visum: