

Werk- und Finanzplatz St. Gallen

Autor(en): **Schmid, Hubertus**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Gallus-Stadt : Jahrbuch der Stadt St. Gallen**

Band (Jahr): **49 (1991)**

PDF erstellt am: **22.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-948425>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern. Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Werk- und Finanzplatz St.Gallen

Für eine über die Stadtgrenzen hinausblickende Politik

Den St.Gallern ergeht es nicht besser als ihren Leidensgenossen in anderen Schweizer Städten. Sie liegen im Streit darüber, was zu tun oder zu unterlassen sei, damit sie ihren vielfältigen und unentwegt wachsenden Lebensbedürfnissen bequem und frei von Störungen nachleben können. Aus der räumlichen Konzentration von Produktion, Dienstleistungen, Verwaltung, Konsum, Freizeitgestaltung, Ausbildung und Kulturbetrieb in der Stadt ergeben sich eben nicht nur Vorteile, sondern auch Nachteile: Verkehrs-, Umwelt-, Wohnungs-, Drogenprobleme, um nur die wichtigsten zu nennen. In unserer schönen Stadt im Steinachtal, eingeklemmt zwischen Rosenberg und Freudenberg, wird es eng, mangelt es zusehends an «Lebensraum». Wie in der Schule gelernt: Die Gründung St.Gallens ist eben kultur- und nicht verkehrsgeographisch zu erklären. Wie werden wir mit dieser Erblast fertig?

1. Defizit an Stadtentwicklungspolitik

Wer sich damit befasst, begibt sich aufs Glatteis der Stadtentwicklungsproblematik. Während sich die Planer, Architekten und Chefbeamten von Berufs wegen mit diesem Thema befassen, meiden es die Politiker und Unternehmer, weil es angeblich zu theoretisch sei. Das ist ein folgenschwerer Irrtum. In Tat und Wahrheit leiden wir an einem Defizit öffentlich gemachter Stadtentwicklungspolitik. In der städtischen Politik bietet man uns in zeitlichen Abständen Teillösungen auf Teilprobleme an. Die den Massnahmen zugrunde liegenden Stadtentwicklungsziele werden dabei selten sichtbar, geschweige denn öffentlich diskutierbar gemacht. Man versteht,

dass die städtischen Verkehrs-, Umwelt-, Wohnungs- und Bodenprobleme nicht alle gleichzeitig angegangen werden können. Doch wäre es mit Blick auf die mannigfachen Abhängigkeiten, Einflüsse und Wechselwirkungen städtischer Politik vonnöten, dass diese übergeordneten Ziele besser dargestellt würden. Nur so werden die damit in Einklang stehenden Massnahmen verstehbar und zustimmungsfähig. Andernfalls gewinnen in der politischen Ausmarchung jene die Oberhand, die eindimensionale Lösungen für komplexe Probleme anbieten. Mit dem vorliegenden Beitrag soll eine Annäherung an diese schwierigen Fragen gewagt werden.

2. In Sorge um den Werk- und Finanzplatz

Die Unternehmervertreter haben allen Grund, sich damit zu befassen, sind sie doch in Sorge um die Zukunft des Werk- und Finanzplatzes unserer Stadt. Der schleichenden Verschlechterung der lokalen Rahmenbedingungen können sie nicht mehr länger mit verschränkten Armen zuschauen. Dies erklärt, weshalb im abgelaufenen Jahr die Interessengemeinschaft der Wirtschaft der Stadt St.Gallen (IGW) gegründet worden ist. Die derzeit gute Beschäftigungslage unserer Unternehmungen täuscht darüber hinweg, dass sie sich einem harten Konkurrenzkampf zu stellen haben, der sich weiter verschärfen wird. Eine dynamische Anpassung der Unternehmungen an die vielen Veränderungen in Markt und Umwelt sind unerlässlich. Mit Rationalisierungsinvestitionen wird versucht, den Preis- und Lohndruck aufzufangen. Grosse Anstrengungen in der Produkteentwicklung, im Verkauf und in der Beratung sind nötig, wenn die Unternehmungen mit der in- und ausländischen Konkurrenz Schritt halten wollen. Das heisst: vermehrte Aufwendungen für Forschung, Entwicklung, Ausbildung, Marketing und vor allem Informatik. Die damit verbundenen Investitionen rufen aber sehr oft nach einer Ausweitung des Produktionsvolumens. Hinzu kommt, dass die Informatisierung der Arbeitsplätze deren Flächenbedarf stark ansteigen lässt. Die Möglichkeit, sich räumlich ausdehnen zu können, wird damit für das Überleben vieler Un-

ternehmungen schlicht unabdingbar. Darüber hinaus brauchen sie eine ausreichende und kostengünstige Infrastruktur sowie eine gute verkehrsmässige Erschliessung ihrer Betriebe. Von der Gestaltung dieser lokalen Rahmenbedingungen hängt es entscheidend ab, wieweit es den Unternehmungen in unserer Stadt gelingt, sich dem wirtschaftlich-technologischen Wandel anzupassen. Leider geben sich Behörden, Parteien und die Öffentlichkeit über diese Zusammenhänge zu wenig Rechenschaft. Viele neigen dazu, unsere Stadt in erster Linie als Kultur-, Schul- und Verwaltungszentrum zu verstehen und die Wohnstadt gegen die Arbeitsstadt auszuspielen.

3. Von den Arbeitsplätzen und den Pendlern

In der Stadt St.Gallen sank die Bevölkerungszahl von 81 000 im Jahr 1970 auf 70 000 Ende 1988, und bis zur Jahrhundertwende wird mit einer weiteren Abnahme auf etwa 67 000 gerechnet. Kontinuierlich stieg hingegen die Zahl der in der Stadt Beschäftigten von 45 000 im Jahr 1970 auf knapp 54 000 im Jahr 1985. Dieser Trend hat die Pendlerströme gewaltig anschwellen lassen. 1970 arbeiteten 9 000 Personen mit Wohnsitz ausserhalb der Stadt in St.Gallen, 1985 waren es 22 000. Die städtischen Umweltprobleme zeigen sich denn auch vor allem in lärm- und immissionsbedingten Luftbelastungen, als deren Hauptverursacher der Verkehr, die Industrie und das Gewerbe angesehen werden. Daraus wird gefolgert: Die Zahl der von der Stadt St.Gallen verkraftbaren Arbeitsplätze ist bereits überschritten. Demzufolge gilt es, im Rahmen der Teilrevision des Zonenplans die Gewerbe- und Industriezone nicht mehr auszudehnen, durch Wohnschutzmassnahmen den fortschreitenden Verlust von Wohnraum zugunsten von Dienstleistungsunternehmen zu stoppen, das Angebot an öffentlichen und privaten Parkplätzen herabzusetzen, um den Pendlerverkehr zu plafonieren und im übrigen durch geeignete verkehrspolizeiliche Vorkehren den Individualverkehr zugunsten des öffentlichen Verkehrs zu beschränken. Man setzt bei einem Punkt an – den Arbeitsplätzen –, unbesehen um die Nah- und Fernwirkungen. Der Wirtschaft und den

Pendlern wird die Schuld an den negativ empfundenen Nebenwirkungen der jüngsten Stadtentwicklung angelastet.

Nicht in Abrede zu stellen ist, dass die Stadt St.Gallen mit einer Zunahme der Beschäftigten um 17% seit 1975 über dem gesamtschweizerischen Vergleichswert von 8% liegt. Allerdings reduziert sich dieser Zuwachs auf 10%, wenn die rund 9500 Teilzeitbeschäftigten in Abzug gebracht werden. Darf man doch von der Zunahme der Teilzeitbeschäftigten nicht einfach auf eine entsprechende Zunahme der Arbeitsplätze schliessen. Der grösste Zuwachs der Beschäftigten entfällt auf die Dienstleistungsbetriebe (+42%) und die öffentliche Verwaltung (+45%), nur 4,5% auf die Industrie- und Gewerbebetriebe.

Das Pendlerproblem ist nicht bloss ein solches der Berufspendler, sondern ebenso der Konsum-, Kultur- und Freizeitpendler. Und in dieser Hinsicht stehen wir St.Galler den Zupendlern aus Wittenbach, Abtwil, Mörschwil, Teufen usw. in nichts nach. Wenn wir am Abend oder am Wochenende ins Auto steigen, um am See, auf den nahegelegenen Hügeln oder im Freizeitpark Erholung und Zerstreung zu suchen, so gehören auch wir aus der Sicht der Agglomerationsgemeinden zur Kategorie der unbeliebten Pendler. Wer dies bedenkt, dem kommen Zweifel auf, ob der überkommene Begriff des Pendlers noch gültig ist. Als Pendler gilt, wer die politische Grenze der Stadt St.Gallen überquert. Wer also von Wittenbach nach St.Gallen arbeiten geht, der gehört zur vielgeschmähten Gattung. Wer jedoch von Heiligkreuz nach Winkeln fährt, der ist – statistisch – kein Pendler.

4. Die Stadt ist über ihre politischen Grenzen hinausgewachsen

Auch der Pendler gehört zur Stadt St.Gallen, nicht zur Stadt als Bauwerk, sondern zur Stadt als weiträumig vernetztes Gebilde. Doch in der Stadtpolitik endet eben die Stadt zumeist an der politischen Grenze. Die von den politischen Behörden getroffenen Entscheidungen haben indessen sehr viel weiterreichende Konsequenzen. Wenn unser Stadtrat die Parkplatz- und Parkierreglemente in die Tat umsetzt, so werden davon in



Automobilisierte Zupendler im Stau. (Bilder Krüsi)

erster Linie die in den Agglomerationsgemeinden wohnhaften, aber in unserer Stadt arbeitenden oder hier ihre Einkäufe tätigen Bewohner berührt. Die Stadt St.Gallen ist im Verlaufe ihrer Entwicklung als Wirtschaftsraum weit grösser geworden als die politische Stadt. Sie hat sich eben im funktionalen Sinne über ihre Grenzen hinaus ausgedehnt. Das wird aber nur deutlich, wenn man sowohl die Zu- als auch die Wegpendler und insbesondere die Freizeit- und Konsumpendler in die Betrachtung miteinbezieht. Wird die raumfunktionale und nicht mehr die gebaute und von politischen Grenzen eingegrenzte Stadt St.Gallen als Massstab genommen, eröffnen sich für anstehende Probleme neue Lösungen. Die Suche nach Geschäfts-, Gewerbe- und Wohnraum wird sich weniger auf die gebaute Stadt konzentrieren, und die Verantwortung unseres Stadtrates hört somit nicht mehr an den Stadtgrenzen auf. Umgekehrt sind immer mehr Entscheide der Agglomerationsgemeinden auch für die Stadt St.Gallen von zentraler Bedeutung.

5. Verkehrspolitik – der Zankapfel

Der Verkehr, der zur Schicksalsfrage der Stadtentwicklung zu werden droht, kann folglich auch nicht mehr länger von unseren städtischen Behörden im Alleingang in vernünftige Bahnen gelenkt werden, sondern nur noch gemeinsam mit den Agglomerationsgemeinden. Diese Zusammenarbeit müsste aber weit über das hinaus gehen, was bis heute gestützt auf die Regionalplanung oder auf das Verbundsystem erreicht worden ist. Die Förderung des öffentlichen Verkehrs kann sich nicht in verkehrstechnischen Absprachen erschöpfen, sondern es braucht auch einen gerechten Finanz- und Lastenausgleich. Sollen Schnellbusse nach Wittenbach und Abtwil eingerichtet oder für die schlechter erschlossenen Agglomerationsgemeinden Parkhäuser am Stadtrand errichtet werden, so wird die Stadt St.Gallen dafür nicht mehr allein aufkommen können. Andererseits muss die Stadt von einer vor allem die Bewohner der Agglomeration schikanierenden Kapazitätsbegrenzung ihrer Strassen absehen. Denn der Personenwagenverkehr lässt sich so nicht eindämmen, und die Arbeitsplätze in unserer Stadt ertragen keine Verschlechterung ihrer Attraktivität. Dies wird aber sicher eintreten, wenn man nur noch mit 30 km Geschwindigkeit in die Stadt schleichen kann, wenn die Anzahl öffentlicher Parkplätze weiter reduziert und gar die privaten Parkplätze plafontiert werden. Es geht doch darum, den Individualverkehr nicht länger gegenüber dem öffentlichen Verkehr zu diskriminieren, sondern den in der Agglomeration St.Gallen wohnhaften, konsumierenden und arbeitenden Bewohnern eine taugliche Alternative zum Individualverkehr anzubieten. Die Mobilität soll also gewährleistet werden, bei freier Wahl des Mittels. Allerdings soll der Automobilist vollumfänglich für die Schäden und Nachteile aufkommen, die er in der Stadt verursacht. Zu erwägen wäre etwa, die Motorfahrzeuglenker, welche die öffentlichen Strassen in der Innenstadt benützen und damit zu unerwünschten Effekten mit Abgasbelastung, Lärmimmissionen und Stauungen im Stadtverkehr beitragen, mit einer Strassenbenützungsgebühr zu belasten. Eine solche Gebühr würde die Nachfrage

nach Verkehrsleistungen beeinflussen, indem der Anreiz vermindert würde, das private Verkehrsmittel in der Kernstadt zu benützen. Die Tarife liessen sich abstufen und der Erlös für die Förderung des öffentlichen Verkehrs zur Innenstadt oder die Finanzierung grosser Parkhäuser am Rande der Innenstadt verwenden. Eines dürfen wir aber nicht aus den Augen verlieren: Die massive Zunahme des Personen- und Güterverkehrs inner- und ausserhalb der Stadt war in den letzten Jahrzehnten mit eine notwendige Voraussetzung für das wirtschaftliche Wachstum, den Anstieg der Einkommen und damit der Steuereinkünfte unserer Stadt. Wenn wir die Verkehrsinfrastruktur in der Stadt und in der Agglomeration künstlich verengen und damit die Mobilität herabsetzen, so entstehen daraus nicht nur Störungen, sondern vor allem auch Kostensteigerungen, die sich flächenhaft ausweiten. Staus und unkalkulierbare Zeitverluste belasten den Bürger, erhöhen den Stress und machen die betriebliche Planung in der Beschaffung und im Vertrieb der Güter unsicher. Büst aber das Verkehrssystem an Funktionsfähigkeit ein, wird unseren in der Stadt ansässigen Unternehmungen eine wesentliche Existenzgrundlage entzogen. Da bleibt dann nurmehr der Auszug als Alternative offen.

6. Siedlungspolitische Weichenstellungen

Die Verkehrsprobleme lassen sich allerdings nicht losgelöst von der Siedlungspolitik lösen. In der Vergangenheit versuchte man, durch die Schaffung verschiedener Nutzungszonen die Immissionsquellen von den Wohngebieten zu trennen. Dies trug neben anderen Faktoren zum Flächenwachstum unserer Stadt und zu deren Ausuferung bei. Die von Autos überflutete Innenstadt, steigende Mieten, sinkende Wohnqualität haben viele Städter in die Agglomeration fliehen lassen. Die Stadt wird nicht eigentlich grösser, sondern die dünner besiedelte Agglomeration überzieht das ganze Tal der Steinach bis weit ins Fürstenland hinein. Unglücklich war dabei sicher die Verlagerung einiger grosser Einkaufszentren vor die Stadt, auf die grüne Wiese. Dies hat vor allem bewirkt, dass nicht allein



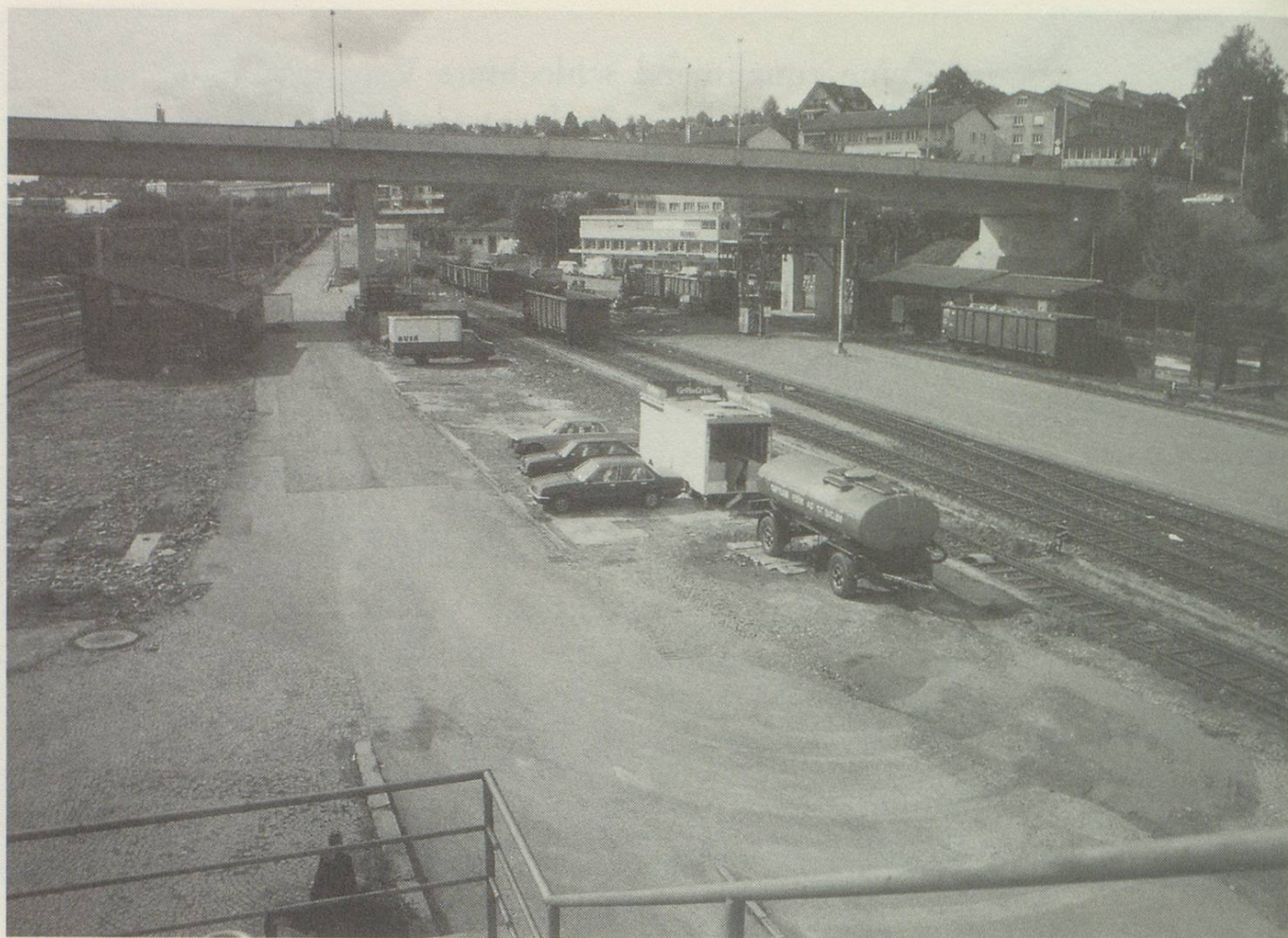
Klaffende Baulücke mit abbruchreifer oder renovationsbedürftiger Bausubstanz, das bei der Post Langgasse gelegene Baugelände mit der Geschäftsstelle der Kantonalbank und dem alten Textilgebäude...



...gelungene Verdichtung und Erneuerung gleich gegenüber.

quartiere eine zunehmend schlechtere Versorgung für den Alltag aufweisen. Das in der Stadt entstandene Vakuum haben die Dienstleistungsbetriebe gefüllt. Nur sind die Bewohner nicht nur von diesen verdrängt worden, sondern die Mieter und Hauseigentümer haben sich selbst verdrängt. Ihr Anspruch an Wohnfläche pro Kopf hat sich in den letzten 15 Jahren etwa verdoppelt; eine Folge des höheren Wohlstandes der Bevölkerung. Die Raumbedürfnisse von Wirtschaft und Privaten wachsen weiter; was bedeutet dies für unsere Stadt, deren räumliche Reserven offensichtlich zur Neige gehen? Vom eingezonten, nicht überbauten Boden der Stadt St.Gallen sind noch 750 000 m² übriggeblieben, Ende der siebziger Jahre waren es noch 1,6 Mio m². Erhältlich sind zurzeit aber nur 25 000 m². Hinzu kommt, dass die Auflagen im Baubewilligungsverfahren immer drückender werden und die Opposition in der Bevölkerung gegen grössere Bauprojekte immer stärker wird. Gelingt es nicht, die ausgewiesenen Raumbedürfnisse der Wirtschaft zu befriedigen und den akuten Mangel an Wohnungen zu beheben, wird das Arbeitsplatzangebot in der Stadt zugunsten jenes auf dem Land verarmen, und der Auszug interessanter Steuerzahler in die nähere und weitere Agglomeration wird weiter anhalten.

Mit einer offensiven und flexiblen Strategie der Verdichtung einerseits sowie mit einer gezielten Expansion der Bauzone andererseits sollte im Rahmen der bevorstehenden Revision der Bauordnung und des Zonenplans eine allseits befriedigende Lösung angestrebt werden. Weil unsere heutigen Gewerbe- und Industriebetriebe arm an Immissionen sind, ist dem jahrzehntelangen Prozess der Entmischung, das heisst der Trennung von Wohn- und Arbeitsort, entgegenzuwirken. Dies ruft nach einer Zonenordnung, die eine Durchmischung der verschiedenen Nutzungen zulässt. Damit würden die Arbeits- und Transportwege verkürzt, aber auch Anreize für eine dezentrale Versorgung der Bevölkerung in den Quartieren geschaffen. Als flankierende Massnahme ist auch eine vermehrte Dezentralisierung öffentlicher Anlagen und Einrichtungen in Betracht zu ziehen. Vorzugsweise geschieht dies entlang der öffentlichen Verkehrswege, insbesondere



Brachliegendes Bauland beim Bahnhof St.Fiden.

zwischen St.Gallen Winkeln und Gossau, wo der unerlässliche Anschluss an die Nationalstrasse gewährleistet wäre. Voraussichtlich wird es ohne gezielte massvolle Erhöhung des Angebots an erschlossenem und zur künftigen Überbauung freigegebenem Bauland nicht möglich sein, unsere Raumbedürfnisse zu befriedigen. Gleichwohl müssen wir uns vorerst innerhalb der bestehenden Grenzen einrichten, Grenzen, die uns gezogen werden durch das bereits eingezonte und voll erschlossene Bauland. Die innere Erneuerung und die Entwicklung der bestehenden städtischen Siedlung sind im Rahmen der Bauordnung zu fördern. Denn die Stadt sollte auch immer wieder um- und neugebaut werden und nicht in musealer Verklärung erstarren. Ferner ist das verdichtete Bauen zu erleichtern, selbst in bestehenden Siedlungen, was zugegebenermassen erhöhte Anforderungen an die architektonische Gestaltung stellt. In diesem Zusammenhang verdienen die Vorschläge zur Geleiseüberbauung im Hauptbahnhof oder in St.Fiden – unserer grössten innerstädtischen, vollerschlosse-

nen Baulandreserve – seitens unserer Behörden eine ernsthaftere Prüfung, als dies bis jetzt geschehen ist. Gerade für Ladengeschäfte und Dienstleistungsbetriebe wären diese Standorte wie geschaffen. Sie weisen erfahrungsgemäss den grössten Publikumsverkehr auf, der ja in Zukunft mit dem öffentlichen Verkehrsmittel bewältigt werden sollte.

7. Regio San Gallensis

Diese Ausführungen machen zweierlei deutlich: Für die Lösung der anstehenden Probleme gibt es keine Patentrezepte, und die Widersprüche lassen sich nicht einfach auflösen. Die Stadt ist Dreh- und Angelpunkt gesellschaftlicher Entwicklung. Dementsprechend ist sie auch der Hauptkonfliktbereich der Auseinandersetzung mit gesellschaftlichen Anliegen. Die Zielvorstellungen der Entwicklung einer menschen-, wirtschafts- und umweltgerechten Stadt bedeuten, dass sie sowohl menschlichen Massstäben als auch ökonomischen und ökologischen Erfordernissen entsprechen muss. Weil dies der Quadratur des Zirkels gleichkommt, wird die Stadtentwicklung immer kontrovers bleiben, wird man immer nur einen Kompromiss auf Zeit finden können. Dabei ist dem Umstand Rechnung zu tragen, dass im Verlaufe der Zeit eine unaufhebbare Vernetzung des Werk- und Finanzplatzes St.Gallen mit der Wohn-, Kultur- und Ausbildungsstadt St.Gallen entstanden ist. Sie wird zusehends durch eine räumliche Vernetzung in der Region überlagert. Die Folge davon ist, dass die überkommenen politischen, an Gemeindegrenzen gebundenen Entscheidungsstrukturen nicht mehr tauglich sind, in diesem komplexen System zweckmässige Lösungen zu produzieren. Die politische Ordnung hat mit der wirtschaftlichen und gesellschaftlichen Entwicklung in der Region nicht Schritt gehalten. Wenn die Bürgerschaft aus unserer Stadt auswandert – und anderswo Steuern bezahlt – und die Stadt nur noch Arbeits- und Versorgungszentrum der Region wird, dann verliert sie eine wesentliche Substanz. Zum Wesen der Stadt gehört, wie Mitscherlich sagt, eine Bürgerschaft, die bereit ist, die Stadt geistig, kulturell und politisch zu tragen und Verant-

wortung zu übernehmen. Ein blosses Geschäfts- und Wirtschaftszentrum verfügt über solche Eigenschaften nicht. Auf lange Sicht ist es auch nicht von gutem, dass Menschen, die in der Stadt arbeiten – in Wirtschaft, Verwaltung oder im kulturellen Leben Verantwortung tragen –, keinen Einfluss nehmen können auf die Gestaltung der für die Entwicklung der Stadt wichtigen Bedingungen, weil sie in der Agglomeration wohnen. Das gleiche gilt natürlich auch in der umgekehrten Richtung. Dem kann nur begegnet werden, wenn die Region zu einem bestimmenden politischen Faktor wird.

Selbstredend lassen sich die entsprechenden institutionellen Reformen nicht von heute auf morgen verwirklichen. Schon viel wäre gewonnen, wenn aus Kreisen der Politik, der städtischen und kantonalen Behörden, aber auch der Wirtschaft und kultureller Institutionen aus Anlass der 700-Jahr-Feier der Eidgenossenschaft die «Regio San Gallensis» ins Leben gerufen würde, gedacht als Forum für die vertiefte Diskussion der Stadtentwicklung im regionalen Umfeld. Diesem Kreis wäre aufgetragen, die Wechselwirkungen zwischen den einzelnen Akteuren der Region St.Gallen zu analysieren und die weiteren mit der Region verbundenen Lebensbereiche auf eine regionale Verträglichkeit hin zu prüfen. Wird diese Diskussion hinreichend öffentlich geführt, so verstärkt sich auch der Druck auf die Entscheidungsträger in der Stadt St.Gallen und in den umliegenden Gemeinden, ihre Massnahmen gegenseitig abzustimmen. Wenn wir heute ernsthaft über das Verhältnis der Schweiz zu Europa diskutieren, so ist auch der Zeitpunkt gekommen, über eine regionale Ausrichtung und Abstützung der Stadtentwicklungspolitik nachzudenken.

Hubertus Schmid

*Präsident des Handels- und Industrie-
vereins des Kantons St.Gallen*