

...da stand ein Lindenbaum : Erinnerungen an eine Untat anno 1970 in Brugg, Gedanken über die Unmöglichkeit, sie heute noch einmal zu verüben, und ein praktischer Vorschlag zur Wiedergutmachung

Autor(en): **Burger, Rudolf**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Brugger Neujaersblätter**

Band (Jahr): **107 (1997)**

PDF erstellt am: **13.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-900666>

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.

Rudolf Burger

... da stand ein Lindenbaum

Erinnerungen an eine Untat anno 1970 in Brugg,
Gedanken über die Unmöglichkeit, sie heute noch einmal
zu verüben, und ein praktischer Vorschlag zur Wieder-
gutmachung.

Man stelle sich vor: Auf einem Platz in einer Kleinstadt steht eine 60-jährige Linde. Sie ist nicht gerade das Wahrzeichen der Gemeinde - da gibt es doch bedeutendere, vom Menschen geschaffene Sehenswürdigkeiten wie ein Museum, eine alte Brücke, einen alten Turm -, aber sie ist doch ein gutgenutzter Treffpunkt: Den schwer beladenen Menschen bieten die Bänke, welche die Stadtbehörden unter dem Baum installiert haben, eine kurze Verschnaufspause an, bevor die Einkäufe im Autokofferraum verschwinden, in der Stadt arbeitende Ausländer tauschen unter dem Baum Erfahrungen und Erinnerungen aus, und allen andern ist die Linde zumindest an heissen Tagen als Schattenspender willkommen.

Das Pech der Linde ist es nun, dass der dreieckige Platz, auf dem sie steht, auf zwei Seiten vom Verkehr umbrandet wird. Der Autos aber werden immer mehr. Weiter manifestiert sich der Fortschritt darin, dass die Stadt dank der Initiative der Grossverteiler, die endlich ihre Verkaufsflächen vervielfacht sehen wollen, ein neues Zentrum erhalten soll. Zu dessen Bau müssen Häuser abgerissen, gewaltige Erdmassen verschoben und Hauptverkehrsadern abgesperrt werden. Dabei sollen die beiden Strassen, die vor der Linde in spitzen Winkel aufeinandertreffen, den zusätzlichen Durchgangsverkehr übernehmen. Da aber mit vielen Autos zu rechnen ist, die in diesem spitzen Winkel bei der Linde abbiegen müssen, dafür aber keine Einspurmöglichkeit besteht, liegt der Gedanke auf der Hand, die Linde dem besseren Verkehrsfluss zu opfern.

Auf Geheiss des Gemeinderats macht das Tiefbauamt die entsprechenden Pläne, die alsbald dem Einwohnerrat vorgelegt wer-

den. Durch kleinere Umbauten zu geringen Kosten wird der Lindenplatz faktisch aufgehoben und in Einspurstrecken verwandelt. So werden lange Kolonnen verhindert, so treffen die Verkehrspuren rechtwinklig aufeinander, so wird unkompliziertes Abbiegen möglich.

Nur zwei Schönheitsfehler hat die Vorlage: Erstens wird die 60-jährige Linde gefällt, zweitens ist das Ganze in doppelter Hinsicht ein Provisorium: Die Strasse beim neuzubauenden Zentrum bleibt ja nicht für alle Ewigkeit gesperrt, und ohnehin soll die Kleinstadt in ein paar Jahren durch eine Umfahrung vom Durchgangsverkehr entlastet werden. Zu Recht ist im «Bericht und Antrag» des Gemeinderates an den Einwohnerrat also von der «provisorischen Verkehrssanierung Lindenplatz» die Rede.

Wie entscheidet der Einwohnerrat über die Vorlage?

*

Nehmen wir einmal an, wir schrieben das Jahr 1996. Vorstellbar sind zwei Varianten – das Resultat wäre beide Mal das gleiche: Die «provisorische Verkehrssanierung Lindenplatz» würde nicht realisiert, die Linde bliebe stehen, die Bürger der Kleinstadt könnten sich noch jahrzehntelang an ihr erfreuen.

Variante A ist die wahrscheinlichere: In der Einwohnerratssitzung stellen die Grünen, die bei den letzten Wahlen immerhin 6 von 50 Mandaten eroberten, den Antrag, auf die Vorlage gar nicht einzutreten. Es sei unsinnig, erklärt die Sprecherin der Grünen, für eine provisorische Verkehrssanierung einen herrlichen Baum und einen Platz zu opfern, der für Minderheiten, die von unserer nur auf Profit ausgerichteten Gesellschaft ohnehin ausgegrenzt seien, einer der viel zu wenigen Treffpunkte sei. Entschieden für Eintreten plädiert der Chef der Freieittpartei: Den Automobilisten sei nicht länger zuzumuten, dass die Fahrt durchs Zentrum in Stosszeiten eine halbe Stunde und länger dauere, und auch die Bevölkerung wünsche, nicht länger von den Abgasen stehender Autokolonnen vergiftet zu werden.

Nach einer längeren Diskussion wird mit knapper Mehrheit Eintreten auf die Vorlage beschlossen. Den Ausschlag geben die Freisinnigen, deren Präsident für Annahme der Vorlage ist und den seine 15 Fraktionskollegen nicht desavouieren wollen. In der Fortset-

zung der Debatte wird dann allerdings schnell klar, dass die Befürworter der «provisorischen Verkehrssanierung Lindenplatz» auf verlorenem Posten stehen: Die Sozialdemokraten, die es ohnehin satt haben, sich von den Grünen grün überholen zu lassen, sind geschlossen dagegen, ebenso natürlich die Grünen und ebenfalls CVP und EVP. Auch bei der FDP kann sich eine Minderheit nicht damit anfreunden, dass die Linde dem Verkehr weichen soll. So reduzieren sich die Anhänger der gemeinderätlichen Vorlage auf zehn Freisinnige, die drei Vertreter der FPS und die beiden Einwohnerräte der SVP. Die «provisorische Verkehrssanierung Lindenplatz» wird abgelehnt, die Linde bleibt stehen.

*

In der unwahrscheinlicheren Variante B geben die Sozialdemokraten zu bedenken, dass die Lindenplatzsanierung in Krisenzeiten willkommene Arbeitsplätze sichere und es auch Arbeiter und Angestellte seien, die im Verkehr stecken blieben. So mancher Arbeiter, der nördlich des Flusses wohne, aber bei den Kabelwerken im Süden der Stadt sein Auskommen finde, verliere im Stau pro Tag gut und gern eine Stunde - Zeit, die er sonst bei seiner Familie verbringen könnte. So stimmt die Mehrheit der Sozialdemokraten mit FDP, Teilen von EVP, CVP und natürlich der FPS und SVP für die provisorische Sanierung, die knapp angenommen wird.

Damit ist das Schicksal der Linde aber noch nicht besiegelt. Die Grünen starten sofort die Initiative «Rettet die Linde», für die in kürzester Zeit über 2000 Unterschriften zusammenkommen. Das sind deutlich mehr, als die zehn Prozent der Stimmberechtigten, die laut Gemeindeordnung für eine Initiative nötig wären. Der Gemeinderat will diesem Druck des Volkes jedoch nicht nachgeben; er verneint, dass dieser Vorstoss aufschiebende Wirkung habe und weist das Bauamt an, die Voraussetzung für die «provisorische Verkehrssanierung Lindenplatz» zu schaffen - will heissen, die Linde zu fällen.

Als aber der Baumfälltrupp des Stadtförsters zur Tat schreiten will, kommt es zum «Aufruhr am Lindenplatz», wie es später in einer Tageszeitung heisst. Gewiss hundert Menschen, darunter zahlreiche Lokalpolitiker aus verschiedensten, auch bürgerlichen Parteien, haben sich mit langen Ketten an der Linde festgemacht. Auf

deren Ästen sitzen, ebenfalls angekettet, ein Dutzend weissgewandete Greenpeace-Aktivistinnen aus Zürich, die ein breites Transparent, «Der Tod der Linde ist der Tod der Stadt» aufgespannt haben. Anwesend sind auch Vertreter des WWF und des Schweizerischen Naturschutzbundes. Alle Umweltschutzorganisationen und die meisten Parteien haben das Flugblatt «Rettet die Linde» unterzeichnet.

Für einen Einsatz gegen die Baumbesetzer ist die Stadtpolizei nicht gewappnet; sie beschränkt sich darauf, den Verkehr zu regeln. So beschliesst der Baumfälltrupp, den Rückzug anzutreten. Auf Geheiss des Regierungsrates, der keinen Räumungseinsatz der Kantonspolizei befehlen will, verspricht eine Abordnung des Gemeinderates, den Baum nicht zu fällen, bevor über die Initiative «Rettet die Linde» abgestimmt worden sei. Die Demonstranten lösen ihre Ketten, die Greenpeace-Aktivistinnen klettern von den Ästen herunter. Spontan steigt, unter reger Anteilnahme der Bevölkerung, ein grosses Fest, an dem gegen Abend sogar die Stadtmusik aufspielt. Einen Monat später wird die Initiative «Rettet die Linde» im Verhältnis von 2:1 angenommen. Die «provisorische Verkehrssanierung Lindenplatz» ist gescheitert, die Linde überlebt.

*

In Wirklichkeit war – wie wir alle wissen – alles ganz anders. Am 2. April 1970 um sechs Uhr morgens wurde mit der «provisorischen Verkehrssanierung Lindenplatz» begonnen, die Linde in Brugg ohne grosses Aufsehen gefällt. Fortan waren es nur noch Erinnerungen, die den Baum weiterleben liessen.

*

Es gab Erinnerungen an wichtige Rendez-vous‘ unter der Linde, auch an zufällige Treffen, die dort stattgefunden hatten, ja sogar ans alte Wetterhäuschen, das noch in den 50er Jahren unter dem Baum zu finden gewesen war. Am tiefsten aber hatten sich die Bilder vom Jugendfest eingepägt. Am zweiten Donnerstag im Juli war die Linde jeweils vom Umzug umzingelt - die Vorhut kam vom Bahnhof und ging Richtung Eisi, die Nachhut war erst gerade in die Badenerstrasse abgebogen und musste erst noch am Bahnhof vorbeiziehen. Just zu der Zeit pflegte die Linde zu blühen. Das kam noch besser am Abend zuvor zur Geltung, am Zapfenstreich, wenn es ein



paar Grad kühler war: Dann roch der Baum einfach herrlich. Der Duft der Linde war schuld daran, dass sich das spannende Tauschgeschäft Eichenzweig gegen Granatblüte, für das der Abend des Zapfenstreichs eigentlich ausersehen war und das sich jeweils in der Gegend des Freudensteins abspielte, manchmal etwas verzögerte. Um Gerüche ging es ja an beiden Orten: Da die feinen Blüten der Linde, dort der aufregende, oft auch seltsame Duft des andern Geschlechts.

*

Doch weiter mit den frühen Morgenstunden des 2. April 1970. «Fachgerecht gingen die Mannen des Stadtforstamtes an ihr Werk», befand der Redaktor «wr» im Brugger Tagblatt in der Ausgabe vom 3. April. «In der noch kahlen Krone wurden Drahtseile befestigt und an eine Seilwinde gekoppelt. Als man die wichtigsten Wurzeln abgetrennt hatte, neigte sich der Baum langsam zur Seite. Die Zugkraft eines Traktors genügte, um die alte Linde aus dem Gleichgewicht zu bringen; krachend stürzte sie auf die Fahrbahn der Bahnhofstrasse.»

Natürlich war auch das Badener Tagblatt dabei. «Während die letzten Beiliebe den angesägten Baum ins Wanken brachten», schrieb sein Chronist «ET», «sperrte Stadtpolizeichef Baur mit seinen Mannen die Aarauerstrasse ab, denn schon 5 Minuten nach 6

Uhr konnten die ersten Frühaufsteher den Sturz der Linde <miterleben>, die krachend und <ohne sich lange zu besinnen> in ihrer ganzen Länge auf die Strasse stürzte, wie vorausgeplant genau in Richtung katholische Kirche.»

Das Badener Tagblatt nahm das Verschwinden der Linde auch in die Rubrik «Der heitere Briefkasten» auf. Der Hund Waldi liess darin fragen, wohin er sich nach dem «gewaltsamen Umsturz in Brugg» fortan wenden solle, wenn Not am Hund sei. Antwort: «Bitte nicht an mich.»

*

Wo blieben damals die Umweltschützer? Gab es denn keine Opposition dagegen, einen Baum, den das Brugger Tagblatt als «eine Art Wahrzeichen» (Ausgabe vom 3. 4. 1970) bezeichnete, einer doch bloss provisorischen Verkehrssanierung zu opfern? Beginnen wir die Suche nach Widerstand gegen den Kahlschlag am Lindenplatz bei der Politik.

Im «Bericht und Antrag» des Gemeinderates an den Einwohnerrat mit Datum vom 26. November 1969 steht kein Wort darüber, dass der vorgeschlagenen «provisorischen Verkehrssanierung Lindenplatz» die Namensgeberin des Platzes zum Opfer fallen sollte. «Um den zusätzlich anfallenden Strassenverkehr bewältigen zu können», heisst es dafür, «ist der provisorische Ausbau des Verkehrsknotenpunktes Linde unbedingt erforderlich.»

Im Einwohnerrat kommt die Verkehrsanierung Lindenplatz als Traktandum 4 an der Sitzung vom 19. Dezember 1969 zur Sprache. Der freisinnige Stadtrat Arthur Gross räumt ein, dass durch diese Vorlage die Leistungsfähigkeit der beiden Strassen nicht verbessert und sich keine Verkehrsentslastung ergebe. Zwei Einwohnerräte, die Sozialdemokraten Alfred Häusermann und Heinrich Kurth, kritisieren denn auch, dass das vorgeschlagene Provisorium nicht zu befriedigen vermöge. Diese Voten werden nicht vertieft, es werden lediglich noch Änderungswünsche angebracht: Verlangt werden der Einsatz einer Lichtsignalanlage beim Lindenplatz und die Verschiebung des Fussgängerstreifens beim Stadthaus Richtung Eisi. Stadtmann Eugen Rohr weist darauf hin, dass er stets versucht habe, Verbesserungen für den Strassenbau in Brugg zu erreichen, ihm damit aber kein Erfolg beschieden sei.

In der Abstimmung wird der Kredit von 30 000 Franken für die «provisorische Sanierung des Verkehrsknotenpunktes Linde» bei einigen Enthaltungen mit grosser Mehrheit angenommen. In der ganzen Debatte fällt kein Wort des Bedauerns darüber, dass die Linde gefällt werden muss.

Auch das linksliberale Team 67, das damals im Einwohnerrat nicht vertreten war, sich aber zu dieser Zeit auf die Teilnahme an den Gemeindewahlen Ende 1970 vorbereitete, protestierte nicht gegen den Kahlschlag am Lindenplatz. Es hatte damals ganz andere Sorgen: Dem Team 67 ging es darum – wie aus entsprechenden Zeitungsartikeln ersichtlich wird – die Ausländer besser in die Gesellschaft zu integrieren, es wollte die Zustände in den Schulen verbessern, und es wünschte, das Salzhaus in ein Jugendhaus umzubauen.

*

Und die Journalisten, die heute zu den Bannerträgern des Umweltschutzes gehören, liessen wenigstens sie sich vernehmen? Sie fanden Worte des Bedauerns - mehr nicht. Im Brugger Tagblatt vom 30. Oktober 1969, also noch vor der Behandlung der Vorlage im Einwohnerrat, erschien im Brugger Tagblatt ein Artikel eines Autors «E-», in dem geschrieben stand, dass es der Linde in Brugg bald ergehen werde wie seinerzeit jener in Windisch. Weiter hiess es: «Weil mit den Linden, der in Brugg wie auch der in Windisch, für viele Altingesessene unzählige Erinnerungen (. . .) verbunden sind, wird man es in Brugg sowenig wie damals in Windisch begrüßen, wenn die Linde verschwindet.» Ein paar Wochen nach erfolgtem Beschluss im Einwohnerrat schrieb «wr.» im Brugger Tagblatt vom 24.1.1970 in einem Beitrag mit dem Titel «Brugg vor neuen Verkehrsmassnahmen» den Satz: «Die alte Linde fällt dem Moloch Verkehr zum Opfer.» Zaghafte kritische Untertöne schlichen sich bei Journalisten also ein, aber wie für die Politiker stand auch für sie fest, dass es für die Linde kein Überleben geben konnte.

*

Die einzige schriftliche Quelle, in der für die Erhaltung der Linde plädiert wird, ist ein Leserbrief im Brugger Tagblatt. Er erschien am 4. Februar 1970, zwei Monate, bevor die Linde gefällt wurde, unter dem Titel «Es geht um die Linde!». Von seinem Verfasser «bn»

werden eine Reihe von Fragen gestellt: «Wäre das Stadtbild nicht um ein beträchtliches ärmer, wenn anstelle dieses Zeugen aus alter Zeit eine Verkehrstafel oder Lichtsignale auf einer Verkehrsinsel installiert würden? (. . .) Ist es in Brugg nicht mehr möglich, etwas Altes, Ehrwürdiges zu schützen vor dem Moloch Strassenverkehr? Gibt es nicht – mit gutem Willen – eine Möglichkeit, uns den alten Lindenbaum zu erhalten?» Es waren offensichtlich die Fragen eines Sonderlings: Diesem Leserbrief folgte kein einziger mit ähnlichem Inhalt, im Einwohnerrat bewegte sich nichts, die Parteien blieben stumm, und am 2. April schritten, siehe oben, die Holzfäller zur Tat.

*

Falsch wäre es, das Verschwinden der Linde in Brugg damit zu erklären, dass Umweltschutz zu dieser Zeit noch überhaupt kein Thema war. In den Einwohnerratsprotokollen und Zeitungsartikeln gibt es genug Beispiele, die das Gegenteil beweisen: Schon in der zweiten Sitzung des damals neueingeführten Parlamentes beklagte sich der freisinnige Fritz Senn darüber, dass der Süssbach weiterhin stinkendes und schmutziges Wasser führe (1.4.1966). In der Sitzung vom 10. März 1967 wollte der Sozialdemokrat Christian Ambühl genaueres über eine Ölverschmutzung der Aare erfahren. Am 10. Juni 1969 erschien im Brugger Tagblatt ein ganzseitiger Artikel über das Sagenmüli-Tälchen, das durch den Bau der N 3 zerstört werden könnte.

Ein stetes Ärgernis waren die Immissionen der Reichhold Chemie in Hausen. Im gleichen Blatt mit dem Bericht über das Ende der Linde auf dem Lindenplatz schrieb «wr» in einem Kommentar, dass man dafür Verständnis haben müsse, wenn Gemeinderat und der Bevölkerung von Hausen punkto Reichhold Chemie langsam die Geduld ausgehe. Und am 9. April, keine Woche nach dem Fall der Linde, veröffentlichte das Brugger Tagblatt einen Artikel, der dazu aufrief, nach den «Windwurfschäden im Windischer Wald» dort Bäume anzupflanzen. Das Jahr 1970 war zum Naturschutzjahr erklärt worden, und so verlangte der katholisch-konservative Manfred Tschup in der Einwohnerratsitzung vom 26. Juni 1970 – knapp drei Monate nach erfolgter Tat am Lindenplatz – konkrete Beschlüsse über allfällige Naturschutzaktionen. Auf die Idee, die Linde zu schützen, waren weder er noch andere gekommen.

*

Es ist nicht schwer, dafür ein Minimum an Verständnis aufzubringen. Drängender als alles andere war in dieser Zeit das Verkehrsproblem. Der ganze Verkehr Zürich–Basel drängte sich durch die Brugger Altstadt. Berichte über Staus, über Lastwagen, die in der engen Kurve beim Schwarzen Turm steckenblieben, über die generell unzumutbaren Verkehrsverhältnisse in der Brugger Innenstadt finden sich zuhauf.

Für die Politik waren diese Verkehrsverhältnisse das Hauptthema. In einer Motion, die am 3. November 1967 im Einwohnerrat behandelt wurde, verlangte der freisinnige Ernst Gfeller vom Gemeinderat, darauf hinzuwirken, dass die N3 zwischen Eiken und Birrfeld bis 1975 fertiggestellt werde. Die Verkehrsverhältnisse, führte Gfeller aus, seien in Stosszeiten, übers Wochenende und während der Ferienzeit unzumutbar. Stadtmann Rohr sprach in dieser Sitzung davon, dass die Altstadt von «Lärm, Schmutz und Gestank» erfüllt sei.

Es war dies die Zeit, in der gehofft wurde, dass immer mehr Strassen Entlastung vor immer mehr Autos bringen könnten. So war nicht nur von der N 3 die Rede, sondern auch von der Aaretalstrasse, von einer Osttangente und einer Westtangente, die das Zentrum Bruggs vom Durchgangsverkehr befreien sollten. Weil dieser Durchgangsverkehr stetig schlimmer wurde, unternahm der Brugger Stadtrat im Dezember 1969 einen für die damaligen Zeit eher aussergewöhnlichen Schritt: Er schrieb einen Brief an Bundespräsident Tschudi. «Die rasche Realisierung einer zusätzlichen leistungsfähigen Strasse ist für die Gemeinden unserer Region dringlichstes Erfordernis. (. . .) Klagen aus der Bevölkerung, wonach jetzt nicht mehr Baden, sondern Brugg die «längste Stadt der Schweiz» sei, häufen sich.»

Während also Baden seine Barriere beim Bahnhof losgeworden war, hatte die Verkehrsbelastung für Brugg weiter zugenommen. Langsam aber sicher wurde nun klar, dass Brugg nicht auf die Fertigstellung der N3 warten konnte, sondern eine andere Lösung brauchte. Mit der Einweihung der mittleren Umfahrung im September 1980 wurde das Zentrum Bruggs weitgehend autofrei.

*

Weitgehend autofrei sind die Strassen um Eisi, Lindenplatz und Schwarzer Turm noch immer. Die einst «provisorische Verkehrssa-

nierung Lindenplatz» ist nach weiteren Umbauten definitiv, die City-Planung realisiert. Das Zentrum Bruggs hat sich schon längst von seinem ursprünglichen Standort abgemeldet und in Richtung der beiden grossen Einkaufstempel beim Bahnhof verschoben. Und dies so gründlich, dass die Altstadt langsam verödet. Jetzt sind, wie es das Brugger Tagblatt (17. 8. 1996) formulierte, «gestalterische Massnahmen im Strassen- und Freiraum» gefragt, welche Altstadt und das ehemalige Zentrum wieder attraktiver machen sollen. Der Einwohnerrat hat am 6. September 1996 zu Kosten von 88000 Franken einem Vorprojekt zugestimmt.

Demnach soll im Bereich zwischen Rotem Haus und Lindenplatz die Fahrspur um einen halben Meter verengt werden. Weiter wären nach diesen Plänen unter anderem in der alten Post langfristig Verkaufsläden unterzubringen und im Stadtpark zahlreiche Skulpturen aufzustellen. Um das Stadthaus soll, wie der Stadtrat in seiner Vorlage an den Einwohnerrat schreibt, «ohne wesentliche Beeinträchtigung der Grünflächen und Bäume» ein Verbindungsplatz mit Reichweite vom Eisi bis zum Lindenplatz entstehen.

*

So weit so gut, gegen all das ist nichts einzuwenden. Aber die Vorschläge müssen erweitert werden: Das Strassendreieck am Lindenplatz ist so umzugestalten, dass Bahnhofstrasse und Badenerstrasse wieder in spitzem Winkel aufeinandertreffen. Der neu gewonnene Raum ist mit einer Trottoirfläche zu versehen, in dem ein Kreis mit einem Durchmesser von etwa drei Metern ausgespart wird. Genau an dieser Stelle wird eine Linde gepflanzt; rundherum werden Sitzbänke aufgestellt. Ob daselbst auch eine Wetterstation plaziert werden soll, ist dann zu entscheiden, wenn die Linde wieder ausreichend Schatten spendet. Aus Freude über die Rückkehr einer alten Bekannten und aus Dankbarkeit darüber, dass Untaten wie jene anno 1970 nicht mehr möglich sind, spielt am Lindenplatz alljährlich die Stadtmusik auf – immer dann, wenn der Baum am besten riecht.