



Abb. 14. Lübeck, Burgtor und Stadttor.  
(Nach Lübeck, seine Bauten und seine Kunstwerke.)

und an den meist auffallend breiten, der Breite der ehemaligen Festungswerke entsprechenden Gürtel- oder Ringpromenaden, die als ein zusammenhängender Straßenzug die Altstadt von der Neustadt trennen und vom ästhetischen wie vom gesundheitlichen Standpunkte aus gleichwertvoll sind. Bei der Bebauung des frei gewordenen Geländes richteten sich viele

Großstädte nach den in Paris als die idealen Straßen einer Weltstadt erkannten Boulevards, allen voran Wien, das in seinem Ring das Pariser Vorbild mit glücklichstem Erfolg nachgeahmt hat.

Mit den Wällen sind meist auch die alten Stadttore verschwunden. (Abb. 14.) Weil eine befestigte Stadt um so sicherer erscheint, je weniger Lücken ihren Wall durchbrechen, so war die Zahl der Tore anfangs gering, und vor jedem von ihnen liefen zahlreiche Straßen aus den verschiedensten Himmelsrichtungen zusammen, um dann zu einer Hauptstraße vereint die Stadtmauer zu durchschreiten. Aus dem strahlenförmigen Zusammenstoßen der Straßen läßt sich aber auch nach Schleifung der Befestigungen die Lage der ehemaligen Stadttore gut erkennen, die meist, um dem gesteigerten Verkehr Rechnung zu tragen, beseitigt und in größere oder kleinere Plätze verwandelt sind.

Beginnt eine umwallte Stadt zu wachsen, so gibt sich dieses Wachstum zunächst in einer Verdichtung der Bevölkerung kund. Sie bewirkt wieder eine größere Ausnutzung des verfügbaren Raumes, und dieses Streben drückt sich im Bau hoher und tiefer