

Im Zusammenhang mit diesen Beschlüssen und Entwicklungen wurden in Berlin Meisterwerkstätten aufgebaut, in denen maßgebende Entwürfe für den künftigen »sozialistischen Städtebau« entwickelt wurden. Prof. Henselmann schuf damals das Hochhaus Weberwiese und die Baugruppe Marchlewskistraße als Vorbild für die Stalinallee. Weitere Professoren waren Paulick, Hopp, später Präsident des 1952 neugegründeten Bundes der Architekten, des BDA – der DDR, und weitere Persönlichkeiten.

Der Architekt Kurt W. Leucht, bis 1949 in der Bauverwaltung in Dresden tätig, wurde Direktor des Institutes für Städtebau, Prof. Kurt Liebknecht, in der Sowjetunion im Bauwesen tätig gewesen, wurde Direktor der Deutschen Bauakademie, beide in Berlin.

Zentral wurden Planungen der Stadtzentren von Berlin, Leipzig und Dresden am 25. August 1952 beschlossen. Damals wurde festgelegt, daß diese Zentren absolut vorrangig zu behandeln wären.

Städtebauliche Grundgedanken zur Neuordnung der Stadt Dresden führten zur Planung einer Nord-Süd-Achse östlich des Zentrums in der Linie Platz der Einheit – Neue Elbbrücke (als künftiger Ersatz der zerstörten Carolabrücke) – Pirnaischer Platz – Hauptbahnhof. Dafür wurde ein Wettbewerb ausgeschrieben, den Ende 1951 der Architekt Dr. Wolfgang Rauda mit seinem Kollektiv gewann. Dieser preisgekrönte Entwurf zeichnet sich durch außergewöhnliche Durcharbeitung der Verkehrsbelange aus.

Als Mitarbeiter war ein Breslauer Stadtbaurat tätig. Der Entwurf zeigt eine Fülle von Ideen, die Dr. Rauda als bewährter Stadtplaner und als Dresdner – seine Dissertation befaßte sich mit den historischen Entwicklungen im Schloß-Zwinger-Bereich – einbrachte. Er war durchdrungen von dem Willen, seiner schwer getroffenen Heimatstadt einen Dienst zu erweisen. Der Gedanke, südlich des Rathauses, beiderseits der Achse zum Großen Palais, eine Kongreßhalle, eine Sporthalle und Ausstellungsbauten in Zusammenhang mit dem Hygiene-Museum zu schaffen ist hervorragend. In dem Entwurf läßt er auch ein neues Belvedere entstehen.

Bei der Verkehrsführung im Bereich des Pirnaischen Platzes wird in einer zweiten Variante vorgeschlagen, die Kreuzung der Straßenbahnlinien durch Unterführung der West-Ost-Linien kreuzungsfrei zu gestalten. Eine U-Bahn für Dresden war damals ebenfalls im Gespräch. Der Straßenverkehr sollte durch eine Ringverkehrsführung entlastet werden, die Fußgängerverbindungen zu den Einzugsstraßen waren untertunnelt.

Mehrere Aufbaupläne für das Zentrum legten die jeweiligen Abschnitte der Bautätigkeit fest. Bereits am 10. Mai 1951 wurde der Aufbau der Grunaer Straße (Nordseite) begonnen.

Die Wettbewerbsergebnisse wurden im Rahmen der Stadtplanung nicht verwertet. Man einigte sich nur auf die als Aufmarschstraße gedachte Thälmannstraße (früher Wilsdruffer-König-Johann-Straße), im Westen führte die Achse ohne Begrenzung in den Bereich des ehemaligen Postplatzes, im Osten wurde sie zunächst durch ein später errichtetes Hochhaus an der Nordseite des Pirnaischen Platzes und durch 10geschossige Wohnbauten am Fucikplatz aufgefangen. Der Vorschlag Raudas zur Errichtung von Ausstellungsbauten am Pirnaischen Platz wurde durch Bauten für das Werk »Robotron« ersetzt, eine ideologische Entscheidung.