

Ein gesondertes Thema ist der Aufbau des Altmarktes. Diese Baumaßnahmen und die weiteren zentralen Festlegungen sind in dem Aufsatz von Dieter Möbius in Heft 10 der Dresdner Hefte ausführlich behandelt.

Im Stadtmodell von 1956 sind die Fronten des Altmarktes und der Thälmannstraße bereits ausgewiesen. Die Nordseite des Altmarktes zeigt noch ein Hochhaus im Stile der damals üblichen Dominanten. Die Südseite des Altmarktes wird durch einen größeren Gebäudekomplex abgeschlossen, der vermutlich den Standort des damals geplanten Hotels am Altmarkt darstellen soll. Für diese Hotelprojektierung war eine gesonderte Arbeitsgruppe tätig, bis die Frage der Mittelbeschaffung die Weiterführung der Projektierung sinnlos erscheinen ließ.

Die gering variierten Stadtplanungen enthalten als Kernpunkt den Altmarkt als »Zentralen Platz« und die Ost-West-Achse. Die Bebauung nach Süden wird westlich durch eine Bebauung im Zuge Wallstraße–Ringstraße mit der Errichtung eines bescheidenen Einkaufsbereiches anstelle der ehemaligen Webergasse abgeschlossen.

Der Ostteil zwischen Thälmannstraße und Neuem Rathaus wird ebenfalls durch Wohnbauten geschlossen.

Nach Norden bleiben die Rückseiten der Wohnblöcke offen, und es entsteht eine beziehungslose Kulisse ohne Anbindung an das Gebiet des ehemaligen Neumarktes.

Außerhalb des Zentrums werden laut Stadtmodell weiträumige Bebauungen der Seevorstadt (Ost und West) ausgeführt. Die Pirnaische Vorstadt sollte nördlich der Grunaer Straße bis zur Elbe fertiggestellt werden. Im Bereiche des südlichen Brückenkopfes der alten Carolabrücke wurden alte Verkehrsführungen aufgegeben. Die dadurch noch dringlicher werdende neue Elbbrücke ist jedoch im Stadtmodell noch nicht enthalten.

Eine rege Bautätigkeit entwickelt sich im Bereiche der Technischen Universität und der neugegründeten Verkehrshochschule. Neben Gelände am Zelleschen Weg und im Bereich nördlich der Mommsenstraße – wobei auch das ehemalige Landgerichtsgebäude umgebaut wird – erhält die Verkehrshochschule durch Abbruch zerstörter Wohngebäude freigewordenen Raum und einen breiten Geländestreifen der ehemaligen Südvorstadt zwischen Bahngelände und Reichenbachstraße für weitere Bauten zur Verfügung gestellt.

Die neuen Bauaufgaben werden durch Projektierungsgruppen der TU, staatliche Projektierungsbetriebe sowie eine Planungsgruppe unter Leitung von Prof. Paulick geplant.

Um die Gestaltung des südlich des Hauptbahnhofs zu errichtenden Hauptbaues der Verkehrshochschule entsteht eine heftige Diskussion, die dazu führt, daß die lediglich dekorativem Zweck dienenden Betonbauten eingespart werden. Damit geht Dresden eines nach Art der Stalinallee geschmückten Bauwerkes zugunsten einer zweckmäßigeren Lösung »verlustig«.

Die stark beschädigte Pädagogische Hochschule wird nach Plänen der Entwurfsgruppe Prof. Rettig erneuert. Im Anschluß an dieses Bauwerk werden Internatsbauten unter Anwendung des polnischen Dreiersystems als langgestreckte zweigeschossige Bauwerke errichtet, die u. a. mit der abfälligen Kritik Ulbrichts als »Schnitterkasernen« abgetan werden. Weitere Internatsbauten entstehen unter Leitung von Prof. Rauda südlich des Hauptbahnhofs und an der Eliasstraße. Bei diesen Objekten kommt es zu umfassenden Mitgestaltungen.