

Thesepapier

Adolf Rading und die Stadtplanung für Haifa während des britischen Palästina-Mandats

Eine objektbiografische Untersuchung der Jerusalemstraße in Hadar HaKarmel

Dissertation

zur Erlangung des akademischen Grades

Doctor philosophiae

an der Fakultät Architektur und Urbanistik

der

Bauhaus-Universität Weimar

vorgelegt von

Lena Lorenz, M. Sc.



Weimar, 18. Dezember 2025

Problemstellung und Zielsetzung der Arbeit

Am Morgen des 14. Mai 1948 verließ Sir Alan Gordon Cunningham, der britische Hochkommissar, als letzter Vertreter der Mandatsmacht Palästina. Nach einem letzten Salut an Haifa verschwand sein Schiff am Horizont und hinterließ ein tief gespaltenes Land. Nur drei Wochen zuvor hatte sich im Hafen von Haifa ein dramatisches Szenario abgespielt: Angesichts der eskalierenden innenpolitischen Lage und des bereits fortgeschrittenen Rückzugs der Mandatsmacht hatten jüdische Streitkräfte einen Großteil der arabischen Bevölkerung gewaltsam aus ihren Vierteln vertrieben. Unter Waffengewalt wurden die Menschen in Richtung Hafen gedrängt, von wo aus sie auf Booten das Land verließen – zurück blieb eine nahezu verlassene arabische Altstadt.

Während dieser turbulentesten Stunden saß der aus Deutschland geflohene Architekt Adolf Rading in seinem Wohnhaus auf dem Berg Karmel, nur wenige Kilometer entfernt von der Gewalt, der Verzweiflung und dem tosenden Lärm der Vertreibungen. Rading, der bis dahin als Architekturberater für die britische Mandatsverwaltung gearbeitet hatte, verfasste in diesen Tagen seinen jährlichen Bericht über die Entwicklung der Hafenstadt. Darin fasste er nicht nur die architektonischen und stadtplanerischen Entwicklungen des vergangenen Jahres zusammen, sondern ergänzte sie um eigene Gedanken und Visionen – fachlicher, politischer, wirtschaftlicher und gesellschaftlicher Natur. Damit erweiterte Rading, der seit seiner Anstellung für die britische Mandatsverwaltung auch als Stadtplaner arbeitete, die Perspektive seiner Fachkompetenz als Architekt, Stadtplaner und Angestellter der Mandatsverwaltung und gewährte Einblicke in seine persönliche Gedankenwelt, möglicherweise auch als Kompensation für die eigene Verzweiflung über die damaligen Entwicklungen. Sein Bericht lässt sich als Impuls lesen, die städtebauliche Qualität Haifas zukunftsfähig zu verändern.

Um Radings Worte in ihren historischen Kontext einzuordnen, seinen Einfluss auf die damaligen Entwicklungen nachzuzeichnen und sein Werk umfassend zu verstehen, wurden seine Berichte aus den schicksalhaften Jahren 1947/48 und 1948/49 in direkten Bezug zur Jerusalemstraße im Viertel Hadar HaKarmel gesetzt. Durch die Verknüpfung des Rading-Nachlasses mit diesem architektonischen Ensemble entstehen zwei Perspektiven, die hier erstmals kombiniert werden: die Sicht Adolf Radings als Architekt und Stadtplaner der britischen Mandatsverwaltung auf Haifa sowie die objektbiografische Aufarbeitung der Jerusalemstraße, die verborgene Narrativebenen erschließt.

Anhand dieses historiografischen Experiments wird der Frage nachgegangen, welche Zusammenhänge sich aus dem vorliegenden Material ableiten lassen. Neben neuen Erkenntnissen zu Radings stadtplanerischen Visionen gibt das Material auch ein tieferes Verständnis für seinen Wirkungsbereich in der Stadtverwaltung. Hierdurch wurde Radings Einfluss als Architekt und Stadtplaner sowie seine Verbindung zur Jerusalemstraße herausgearbeitet. An dieser Schnittstelle wird untersucht, wie sich eine stadtplanerische Vision am konkreten Gebäudeensemble realisierte und wie Rading in den Aushandlungsprozessen zwischen den beteiligten Akteuren positioniert war. Im Fokus steht dabei die Frage, ob und welche Konfliktgeschichte zwischen Bauherren, Planern und Stadtverwaltung hinter der Entwicklung und Transformation der Jerusalemstraße steht – deren gebaute Realität deutlich von der ursprünglichen Planungsvision abweicht – und welchen Einfluss Rading auf diese Geschehnisse ausübte.

Gleichzeitig sind Radings Berichte vor dem Hintergrund der Atmosphäre des Jahres 1948 zu lesen, die zwei Jahre später zu seiner Ausreise aus dem Land führte. Durch diese Analyse und das schrittweise Erschließen der sich eröffnenden Narrativebenen wird sowohl die Forschung zu Adolf Rading als auch die Stadtgeschichte Haifas um eine weitere Facette ergänzt.

Stand der Wissenschaft

Das wissenschaftliche Interesse an der Architekturgeschichte der britischen Mandatszeit (1923-1948) entstand bereits in den 1980er Jahren. In Haifa setzte sich die Auseinandersetzung mit diesem Thema zwar ebenfalls in den 1990er Jahren durch, blieb jedoch deutlich weniger umfangreich als in Tel Aviv. Einen ersten umfassenden Beitrag zur Architektur Haifas dieser Epoche lieferte 1993 das Buch *„Bauhaus on the Carmel and the Crossroads of Empire“* von Gilbert Herbert und Sylvia Sosnovsky. Trotz des gestiegenen Interesses an diesem Forschungsfeld – nicht zuletzt durch die Ernennung der *White City Tel Aviv* zum UNESCO-Weltkulturerbe im Jahr 2004 – beschränkten sich weitere Publikationen zu Haifa vor allem auf die Untersuchung prominenter Bauwerke, an denen europäische Einflüsse auf die Architekturkonzepte analysiert wurden.

Die vorliegende Arbeit untersucht erstmals ein bisher wissenschaftlich nicht aufgearbeitetes, architektonisch heterogenes Ensemble der hauptsächlich privaten Bauwirtschaft in Haifa. Damit eröffnet sie nicht nur einen neuen Blickwinkel auf die Architektur der Hafenstadt, sondern ergänzt auch die Exilforschung zum deutschen Architekten Adolf Rading um eine bisher unbeachtete Facette. Als *Architect Consultant* und später *Architectural Adviser* wirkte Rading auf die Architektur und Stadtplanung Haifas maßgeblich ein.¹ Anhand seiner Jahresberichte und am Beispiel der Jerusalemstraße werden seine Konzepte und Ideen rekonstruiert, in einen neuen Kontext gestellt und kritisch mit der bestehenden Stadthistoriographie kontrastiert werden.

Die deutsche Exilforschung begann in den 1960er Jahren, begünstigt durch die Liberalisierung der Nachkriegsgesellschaft und die Aufarbeitung der Kriegsjahre. Bereits 1965 widmete die Akademie der Künste Berlin Adolf Rading eine Ausstellung, deren Inhalte 1970 unter dem Titel *„Adolf Rading: Bauten, Entwürfe und Erläuterungen“* publiziert wurden.² Weitere Forschungsarbeiten zu Rading entstanden daraufhin erst in den 1990er Jahren, als das Interesse am Exil deutscher Architekten und Ingenieure vermehrt in den Fokus trat. Im Zuge dessen entstanden die ersten beiden Dissertationen über das Leben und Werk von Adolf Rading von Beate Szymanski (1992), die sich vor allem auf Radings Zeit in Palästina konzentrierte und Otto Pegels (1992), der Radings Wirken in Palästina erstmals untersuchte.³ 1996 wurde Rading zudem in Myra Warhäfts Werk *„Sie legten den Grundstein“* aufgenommen, das die Biografien von aus

¹ Rading selbst beschrieb seine letztere Stelle vergleichbar mit der eines „Stadtbaudirektors“. Brief Adolf Rading an Hans Scharoun, Januar 1947, Baukunstarchiv der Akademie der Künste Berlin, 01.Rad.7

² Pfankuch, *Adolf Rading*, Bd. 3.

³ Szymanski, *Der Architekt Adolf Rading (1888 - 1957)*, Bd. 56; Pegels, *Adolf Rading*.

Deutschland geflohenen und/oder dort ausgebildeten Architekten aufarbeitet.⁴ Auf diesen Studien aufbauend, widmete sich die Kunsthistorikerin Regina Göckede erneut Radings Nachlass. Ihre Monographie *„Adolf Rading (1888–1957): Exodus des Neuen Bauens und Überschreitungen des Exils“* (2002) betonte die *„Diskontinuität und stilistische Pluralität“* als zentrale Merkmale seiner Exilarchitektur.⁵

Die vorliegende Arbeit ergänzt die bereits bestehende Forschung, indem sie Rading als Akteur innerhalb eines komplexen Netzwerks von Einflüssen positioniert. Durch die detaillierte Auswertung seiner Jahresberichte aus den Haifaer Jahren und die Fallstudie zur Jerusalemstraße wird sein Einfluss auf die Architektur- und Stadtgeschichte Haifas neu bewertet. Hierbei bieten auch seine in den Berichten festgehaltenen, über den offiziellen Aufgabenbereich hinausgehenden Überlegungen, zentrale Einblicke in sein Wirken – und in die Gründe für seine Ausreise aus Israel im Jahr 1950.

Methoden

Adolf Radings privater Nachlass wird nach mehreren Ortswechseln heute im Baukunstarchiv der Akademie der Künste in Berlin aufbewahrt. Besonders seine Jahresberichte aus den Jahren 1947/48 und 1948/49 werden innerhalb dieser Arbeit erstmals systematisch in ihren Haifaer Ursprungskontext zurückgeführt und am Beispiel des Gebäudeensembles der Jerusalemstraße analysiert.

Um die Zusammenhänge, Abhängigkeiten und Dynamiken dieses städtischen Segments zu rekonstruieren und mit Radings Nachlass zu verknüpfen, wird die Jerusalemstraße als Fallstudie objektbiografisch aufgearbeitet.⁶ Grundlage dafür bildeten eine fotografische Dokumentation vor Ort im Sommer 2018 sowie die Auswertung von Gebäudeakten aus dem Bauaktenarchiv der Stadtverwaltung Haifa, die dank der Unterstützung der Stadtverwaltung zugänglich gemacht wurden. Diese Quellen ermöglichen tiefgehende Einblicke in die Baugeschichten, materielle und immaterielle Zusammenhänge sowie die damaligen Aushandlungsprozesse. Sie offenbaren nicht nur die Hintergründe der heutigen Erscheinungsbilder, sondern auch die Rolle des britischen Verwaltungsapparats, die Beteiligten – Architekten, Bauherren und Bewohner – sowie ursprüngliche Planungen, die oft deutlich von den realisierten Bauten abweichen.

Die Fallstudie rekonstruiert die Einflüsse auf die Jerusalemstraße während der Mandatszeit und macht die verschiedenen Narrativstränge dieser Schnittstelle nachvollziehbar, innerhalb derer auch Adolf Rading positioniert wird. Hierdurch folgt diese Arbeit dem methodischen Ansatz der dokumentarischen Architektur, indem die Straße als „museologisches Objekt“ verstanden wird,

⁴ Warhaftig, *Sie legten den Grundstein*.

⁵ Göckede, *Adolf Rading (1888-1957)*, 24.

⁶ Die Grundlage für das methodische Konzept der Objektbiografie stammt von dem amerikanischen Ethnologen Igor Kopytoff, der erstmals 1986 in seinem Aufsatz *„The Cultural Biography of Things“* die Aufarbeitung von Objektbiografien thematisiert. Mehr Informationen vgl. Braun, *Objektbiographie*, Bd. 1.

deren Geschichte Schicht für Schicht und Erzählung für Erzählung entschlüsselt wird.⁷ Ausgehend von den verfügbaren Quellen – fotografischer Dokumentation und Bauakten – wurden die erschließbaren Narrativebenen sowie die individuellen Biografien der Objekte und Akteure rekonstruiert. Dabei wird sowohl eine stetig wachsende Informationsdichte herausgearbeitet als auch unvermeidbare Informationslücken offengelegt, die aufgrund nur fragmentarisch vorhandener Quellen in dieser Arbeit nicht geschlossen werden können.

Wesentliche Ergebnisse

Adolf Rading lebte ab 1936 vierzehn Jahre im Exil in Palästina. Ab 1943 arbeitete er als Architekt und Stadtplaner für die Stadtverwaltung Haifa – in einem von Konflikten und Gewalt geprägten Umfeld. Trotz dieser schwierigen Bedingungen versuchte er, hoffnungsvoll in die Zukunft zu blicken und sich pragmatisch seinen neuen Aufgaben zu widmen. In Haifa konnte Rading sein Verständnis von Architektur und Stadtplanung einbringen, doch blieb die Stadt für ihn persönlich ein Ort der Ambivalenz: Einerseits bot sie ihm Zuflucht und symbolisierte Hoffnung auf einen Neuanfang, andererseits empfand er sie als fremd.

In seiner Tätigkeit für die Stadtverwaltung entwickelte Rading eigene Hochbauentwürfe und wirkte an der Schnittstelle zwischen Bauherren, Planern und Verwaltung mit. Er bewertete private Bauprojekte und war am Genehmigungsprozess beteiligt. Sein Einfluss sowie sein architektonisches und stadtplanerisches Verständnis wurden in dieser Arbeit am Beispiel der Jerusalemstraße in Hadar HaKarmel untersucht.

Die Jerusalemstraße, eine zentrale Wohnstraße in Hadar HaKarmel, deren Bebauung vor allem von privaten Bauherren realisiert wurde, entwickelte sich während des britischen Mandats zu einem architektonischen Archiv. Sie spiegelt die Spannungen und Anpassungsprozesse dieser Zeit wider und zeigt, wie verschiedene Akteure auf die städtebauliche Collage einwirkten. Ursprünglich im jüdischen Kontext entstanden und losgelöst von der arabischen Altstadt, wurde die Straße von europäischen Architekten und Ingenieuren geprägt, die eine vielfältige, aber uneinheitliche Formensprache schufen. Statt einer klaren Stilrichtung entstand eine Mischung moderner Elemente, die in einer adaptierten, regionalisierten Form umgesetzt wurden, die teilweise einheitliche Kompositionen und an anderer Stelle gestalterische Gegensätze erzeugten. Die Architekturmoderne der Jerusalemstraße als Ensemble lässt sich daher eher als Mischstil beschreiben. Während viele der Planer in Europa ausgebildet waren, finden sich in den Unterlagen keine Hinweise auf arabische Protagonisten.

Die Bauherren der Jerusalemstraße waren zunächst vor allem zionistische Aktivisten, später kamen Flüchtlinge aus Europa hinzu, die vor wachsendem Antisemitismus und Krieg flohen. Erst 1932 führte die Stadtverwaltung ein Genehmigungsverfahren für Bauvorhaben ein, das jedoch oft inkonsistent angewendet wurde. Politische und wirtschaftliche Notwendigkeiten – insbesondere der dringende Bedarf an Wohnraum – führten dazu, dass ursprüngliche Planungsvorgaben, wie

⁷ Diese Methodik wurde durch Ines Weizman theoretisiert. Vgl. Weizman, „Documentary Architecture: The Digital Historiographies of Modernism“.

die Beschränkung auf zweigeschossige Häuser, häufig ignoriert wurden. Diese Prozesse wurden in den Bauakten kaum dokumentiert, sodass die genauen Hintergründe der Entscheidungen und die teils widersprüchlichen Genehmigungspraktiken der Verwaltung schwer nachvollziehbar sind. Die Unterlagen vermitteln den Eindruck, dass die Stadtverwaltung selbst uneins war, wie mit der Collage der Jerusalemstraße zu verfahren sei und jede Situation individuell bewertet wurde.

Als Rading seine Tätigkeit bei der Stadtverwaltung aufnahm, war die Jerusalemstraße bereits zu etwa einem Drittel bebaut. Für ihn stellte die Straße somit einen schwierigen Fall dar: Die fortgeschrittene Entwicklung machte es ihm kaum noch möglich, die städtebauliche Transformation aufzuhalten und zur ursprünglichen Konzeption der Gartenstadt zurückzukehren. In seinen Aufzeichnungen beklagte er, dass private Interessen die städtebauliche Vision zunichte gemacht hätten. Sein Einfluss auf die Situation war zudem begrenzt, und die Konfliktgeschichte zwischen ihm als Vertreter der Stadt und den privaten Bauherren ist in den Unterlagen nur unzureichend dokumentiert. Gesprächsprotokolle zwischen Rading und den Planern der Jerusalemstraße fehlen gänzlich, sodass sein unmittelbarer Einfluss auf die Bauvorhaben weitgehend im Verborgenen bleibt. Dennoch wird deutlich, dass Rading versuchte, pragmatisch auf die drängenden Wohnraumprobleme zu reagieren und das Schlimmste zu verhindern. Zu bedenken ist, dass er selbst keine Genehmigungen erteilte, sondern eher im Hintergrund der Verwaltung agierte. Gleichzeitig bestand eine deutliche Diskrepanz zwischen Radings Wahrnehmung des Viertels und der Sichtweise der Bewohnerschaft: Während er Hadar HaKarmel als „Slum“ bezeichnete und den baufälligen Zustand der Gebäude kritisierte, entwickelte sich das Viertel zu einem beliebten jüdischen Wohn- und Geschäftszentrum, in das sich auch aufgrund der wachsenden innenpolitischen Konflikte immer mehr Juden zurückzogen – die Jerusalemstraße galt sogar als eine der besten Straßen des Gebiets.

Statt sich mit den lokalen Gegebenheiten abzufinden, versuchte Rading, die Situation auf einer höheren Ebene zu regulieren. Seine Jahresberichte zeigen, dass er das ursprüngliche Konzept der Gartenstadt in Hadar HaKarmel als gescheitert ansah und eine grundlegende Überplanung des Areals vorschlug. Diese Überlegungen formulierte er im Mai 1948 zu einem Zeitpunkt historischen Bruchs, als die öffentliche Ordnung im Land zusammenbrach und er sich in sein Wohnhaus auf dem Karmel zurückgezogen hatte. Während am Fuße des Berges Chaos herrschte, nutzte Rading die ihm verbliebene Möglichkeit, in seinen Berichten weitreichende Ideen zu Architektur, Städtebau, Politik und einer neuen Verwaltungsstruktur zu entwickeln – in der Hoffnung, die Situation zu verbessern. Seine Kritik an der Vertreibung der arabischen Bevölkerung und der Isolation Israels sowie seine Vorschläge für eine dezentralisierte Verwaltungsstruktur fanden im jungen Staat jedoch kaum Gehör. Stattdessen wurde eine zentrale Planungsbehörde eingeführt, die seinen Vorstellungen entgegenstand. Auch seine radikalen Pläne zur Neugestaltung des Viertels blieben unbeachtet. Dass seine Ideen abgelehnt beziehungsweise offensichtlich nicht einmal ernsthaft in Betracht gezogen wurden, muss Rading sehr enttäuscht haben, der hierdurch deutlich die Grenzen seines zugeschriebenen Tätigkeitsfeldes spürte – insbesondere angesichts seiner intensiven Überlegungen, innerhalb derer er jedoch auch deutlich seinen Kompetenzbereich als *Architectural Adviser* aufweitete. Die Enttäuschung über die mangelnde Umsetzung seiner städtebaulichen Visionen, die fehlende Identifikation mit den damaligen Geschehnissen im Land sowie anhaltendes Heimweh trugen schließlich zu seiner

Entscheidung bei, Haifa zu verlassen. Ohne einen offiziellen Abschied oder eine fundierte Übergabe seiner Aufgaben kehrte er von einer London-Reise nicht mehr zurück. Seine letzten Berichte aus den Jahren 1947/48 und 1948/49 lassen sich daher auch als Abschlussberichte seines Wirkens in Haifa lesen.

Heute ist die Jerusalemstraße ein wichtiges Zeugnis der Mandatszeit. Sie dokumentiert die komplexe Geschichte Haifas zwischen Vision und Realität, zwischen internationalen Einflüssen und lokaler Anpassung. Trotz späterer Veränderungen bleibt die Straße ein zentraler Ort für das Verständnis der architektonischen und gesellschaftlichen Entwicklungen dieser Epoche. Radings kritischer Blick auf die Entwicklung Haifas verdeutlicht die Spannungen zwischen idealistischen Planungen und den praktischen Erfordernissen einer wachsenden Stadt.

Ansätze für weiterführende Arbeiten

Aufbauend auf dieser Dissertation könnten weitere Forschungsarbeiten den Einfluss des *Hadar HaKarmel Komitees* anhand der hebräischsprachigen Sitzungsprotokolle rekonstruieren. Dadurch ließe sich dessen Rolle und interne Dynamik in Bezug auf das Gebäudeensemble noch genauer herausarbeiten.

Darüber hinaus wäre eine Rekonstruktion des personellen Aufbaus der Stadtverwaltung wünschenswert, um die Biografien der jeweiligen Akteure aufzuarbeiten und Adolf Rading innerhalb dieses Kontextes präziser positionieren zu können. In diesem Zusammenhang wäre es auch aufschlussreich zu untersuchen, wer nach Radings Abwanderung seinen Aufgabenbereich übernahm, inwieweit sich die Herangehensweisen von Rading und seinem Nachfolger unterschieden und wie sich diese Unterschiede auf die weitere Entwicklung der Stadt auswirkten.

Quellenverzeichnis

- Braun, Peter. *Objektbiographie: Ein Arbeitsbuch*. Bd. 1. Laborberichte Band 1. Verlag und Datenbank für Geisteswissenschaften, 2015.
- Göckede, Regina. *Adolf Rading (1888-1957): Exodus des Neuen Bauens und Überschreitungen des Exils*. Mann, 2005.
- Pegels, Otto. *Adolf Rading: 1888-1957: Bauten und Projekte in Deutschland, Palästina und England*. 1992.
- Pfankuch, Peter, Hrsg. *Adolf Rading: Bauten, Entwürfe und Erläuterungen*. Bd. 3. Akademie der Künste (Berlin-West) Schriftenreihe. Gebürder Mann Verlag, 1970.
- Szymanski, Beate. *Der Architekt Adolf Rading (1888 - 1957): Arbeiten in Deutschland bis 1933*. Bd. 56. tuduv-Studien: Reihe Kunstgeschichte. Tuduv-Verlagsgesellschaft mbH, 1992.
- Warhaftig, Myra. *Sie legten den Grundstein: Leben und Wirken deutschsprachiger jüdischer Architekten in Palästina 1918-1948*. Wasmuth Verlag Tübingen, 1996.
- Weizman, Ines. „Documentary Architecture: The Digital Historiographies of Modernism“. *Faktur* 1 (2018): 6–25.