

## Projektskizze des Teilprojekts „Post“

### *Wege und Formen der Integration vor 1914:*

Vor dem Ersten Weltkrieg vollzog sich die Integration im Postwesen relativ homogen, da sich bereits früh der kooperative Integrationsweg über Politik mittels formeller Organisationen vollzog.

Der Deutsch-Österreichische-Postverein von 1850 besaß hierbei einen richtungsweisenden Charakter, da er vor allem im tarifären Bereich (Portvereinfachung) und in betrieblicher Hinsicht (Verkürzung der Transitwege) Standards setzte. Alle zuvor unternommenen Versuche, das zerstückelte Postwesen mittels bi- oder multilateraler Verträge zu vereinfachen, waren erfolglos geblieben. Auf internationaler Ebene wurde erst durch den Weltpostverein (Union Postale Universelle/UPU) eine einheitliche Rechts- und Gebührenordnung möglich. Mit der UPU wurde eine Organisation geschaffen, deren Struktur immer festere Konturen annahm und deren Zuständigkeit kontinuierlich erweitert wurde. Die formellen Entscheidungen fielen auf den alle fünf Jahre abgehaltenen Weltpostkongressen. Dadurch, dass die Mitgliedsländer dort von hochrangigen Vertretern der nationalen Verwaltungen vertreten wurden, kam es zu einer Ergänzung der intergouvernementalen durch die transgouvernementale Ebene. Die wichtigsten zu klärenden Fragen bezüglich der UPU sind, ob die vor dem Ersten Weltkrieg vereinbarten Standards im Rahmen der späteren Integration übernommen, modifiziert oder revidiert wurden.

Auch wenn in der Zeit vor 1914 die kooperative Form über Politik eindeutig dominierte, so fand auch eine Integration über Wirtschaft statt, beispielsweise auf dem Gebiet des Paketdienstes.

### *Wege und Formen der Integration nach 1945:*

Nachdem die UPU 1947 eine Sonderorganisation der Vereinten Nationen wurde, kam es erstmals ihrer Geschichte zu einschneidenden organisatorischen Veränderungen. Mit der „Vollzugs- und Verbindungskommission“ (ab 1964: „Vollzugsrat“) und der „Beratenden Kommission für Poststudien“ (ab 1969: „Konsultativrat“) entstanden in Ergänzung zu den Kongressen neue, (halb-)ständige Organe. Hiermit verbunden war auch ein stetiges Anwachsen des Ausschusswesens.

Durch die Aufnahme zahlreicher (Entwicklungs-)Länder ging zudem die europäische Dominanz innerhalb der UPU verloren. Eine bessere Koordination des europäischen Postwesens wurde deshalb dringend erforderlich und erschien im Zuge des wirtschaftlichen Integrationsprozesses auch politisch gewollt. Die mehrjährigen Bemühungen führten aber letztlich mit der Gründung der CEPT (Conférence Européenne des Administrations des Postes et des Télécommunications) „nur“ zu einem transgouvernementalen Zusammenschluss der westeuropäischen Post- und Telekommunikationsverwaltungen. Ihr Ziel war es, die administrativen Beziehungen auf praktische Weise zu vertiefen. Neben Vollversammlungen und der Kommission „Post“ richtete man in Einzelfällen auch eine ad-hoc Arbeitsgruppe ein. Das Defizit bezüglich intergouvernementaler Zusammenarbeit wurde durch die nachträglich gegründete CEPT-Ministerkonferenz zu kompensieren versucht.

Insgesamt überwog damit auch nach dem Zweiten Weltkrieg die Form kooperativer Politik. Aber auch in dieser Phase darf die Integration über Wirtschaft nicht völlig vernachlässigt werden. So wurden zum Beispiel im Zuge von Mechanisierung und Automatisierung des Postbetriebs letztlich nur diejenigen Formate durch UPU und

CEPT zu Standards erhoben, die sich zuvor auf nicht-kooperativen Weg über Wettbewerb durchgesetzt hatten.

#### *Arbeitshypothesen:*

Die Integration des Postwesens ist insgesamt durch ein hohes Maß an Kontinuität gekennzeichnet, da die praktischen Integrationsbemühungen der UPU durch Schaffung und Angleichung von Standards erfolgreich war. Zwar konnte die UPU auch nach 1945 ihre führende Rolle behaupten, doch entstand im Rahmen der europäischen Postintegration mit der CEPT eine neue Form von administrativer Zusammenarbeit. Ihre Besonderheit lag darin, dass sie sich als transgouvernementale Organisation gegenüber intergouvernementalen Institutionen bzw. deren supranationalen Bestrebungen behaupten konnte. Dies ist zum Einen durch ihre Fachkompetenz, zum Anderen durch ihre Komplementärfunktion zur weiterhin erfolgreich arbeitenden UPU zu erklären.

Zwar fehlt für die Zeit nach dem Zweiten Weltkrieg ein „bahnbrechender Durchbruch“, wie es vor dem Ersten Weltkrieg die Gründung der UPU war, so dass die Integration dieser Epoche eher als eine der „kleinen Schritte“ bezeichnet werden muss. Dabei sollte man jedoch berücksichtigen, dass die Integrationserfordernisse im technischen, betrieblichen, tarifären und administrativen Bereich nun um ein vielfaches höher waren.

#### *Fallbeispiele:*

In beiden Epochen nutzten die nationalen Postverwaltungen die jeweiligen Veränderungen der bestehenden Verkehrsinfrastrukturen für ihre Zwecke. Man kann sogar sagen, dass die Vernetzung zu nationalen, internationalen und letztlich globalen Kommunikationssystemen aktiv durch sie mitbetrieben wurde. Hierzu war es jedoch notwendig, zunächst die verschiedenen Verkehrsträger und anschließend die einzelnen Postdienste aufeinander abzustimmen.

Für die Zeit vor dem Ersten Weltkrieg soll die Angleichung von Standards exemplarisch am Beispiel der grenzübergreifenden Bahn- bzw. Schiffspostdienste, für die Zeit nach dem Zweiten Weltkrieg am Luftpostdienst dokumentiert werden. Alle drei Verkehrsmittel können als die mit dem größten Innovationspotential in ihrer Zeit gelten. Die Bahnposten bildeten das „Rückgrat“ des innereuropäischen Postverkehrs im 19. Jahrhundert, auf deren Netz auch die Postzustellung anderer Verkehrsmittel – u.a. die Schiffspost in Nord- und Ostsee sowie Mittelmeer und Atlantik – ausgerichtet war. Dagegen kann die in der Mitte des Jahrhunderts aufkommende überseeische Dampfschiffahrt als eigentliche „Trägerin des Weltpostverkehrs“ gelten, da durch sie alle Kontinente postalisch verbunden wurden. Im grenzüberschreitenden Verkehr waren vor allem Regelungen bezüglich des Austausches von Kartenanschlüssen und die Festlegung von Auswechslungspostanstalten bedeutsam.

Der völlige Neuaufbau eines Luftpostdienstes stellte den bedeutendsten Einschnitt im internationalen Postwesen des 20. Jahrhunderts dar. Für die Arbeit der UPU spielt dabei die tarifäre Standardisierung auf dem Gebiet der Abgeltungssätze mit den betroffenen Luftverkehrsgesellschaften die zentrale Rolle. Darüber hinaus mussten aber auch eine Reihe betrieblicher Standardisierungen vorgenommen werden. Die Lösung dieser Probleme wurde durch intensive Verhandlungen zwischen den nationalen Postverwaltungen bzw. der Vollzugs- und Verbindungskommission und den Luftverkehrsgesellschaften respektive ihren Dachorganisationen IATA bzw. ICAO erzielt.