

1958 - 1983

In den Folgejahren herrscht Vollbeschäftigung, ein Mangel an Lehrlingen. Es werden ständig steigende Umschlagszahlen gemeldet. In den Jahren 1961/1962 zeichneten sich wesentliche Veränderungen durch die angelaufene "kleine Verkehrsreform" und die damit erfolgte Auflockerung der Tarifbindung ab.

1962 tritt mit der Einweihung des Skandinavienkais in Lübeck-Travemünde und dem Beginn des Fährverkehrs nach Schweden und Finnland eine einschneidende Strukturänderung, auch für die Spediteure ein. Einerseits wird der neue Verkehr begrüßt, andererseits wird mit Skepsis gesehen, dass den eingefahrenen Tourenlinien eine recht harte Konkurrenz erwächst.

Die täglichen Ankunfts- und Abfahrtszeiten der Fährschiffe, die rund um die Uhr liegen, und auch an Sonn- und Feiertagen erfolgen, machen u.a. für die LKW- und Zollabfertigung einen ständigen Bereitschaftsdienst erforderlich. Auf Vorschlag des Vereins Lübecker Spediteure wird die "Lübecker Fährspedition" (LTF) mit einem eigenen Büro am Skandinavienkai gegründet.

Abwechselnd werden von jeder Mitgliedsfirma 1-2 Mitarbeiter, die sogenannten "Spediteure vom Dienst" zum Abfertigungsbüro am Skandinavienkai beordert.

Mit dem ansteigenden Verkehr erwarten die Verloader, dass ihre LKW und Ladung von ihrem Hausspediteur abgefertigt und betreut werden.

Ende 1964 wird ein Arbeitsausschuss im Verein Lübecker Spediteure gegründet, der zuerst die LTF auflöst, das Büro zunächst für am Skandinavienkai tätige Spediteure beibehält, um es dann später dem Zoll zu überlassen..

Im Jahre 1964 beginnt der Vorstand mit den Vorbereitungen zur Erarbeitung einer Schieds- und Gerichtsordnung des Vereins Lübecker Spediteure. Die Satzung aus dem Jahre 1908 enthielt bereits eine Ehrengerichtsordnung. Die Ausarbeitung einer Vereinbarung zieht sich bis 1975 hin, als ein Wettbewerbsausschuss geplant wird. Dieser soll aus einem Vorstandsmitglied, je zwei Seehafen- Kraftfahrzeug-Spediteuren und einem Spediteur aus einem expeditionellen Gemischtbetrieb bestehen. Es wird eine "Vereinbarung zur Unterbindung unlauteren und ruinösen Wettbewerbs" erarbeitet.

Nachdem das Wirtschaftsministerium als Landeskartellbehörde sich mit dem Entwurf einverstanden erklärt hat, wird er am 18. März 1977 von der ordentlichen Mitgliederversammlung genehmigt. Jede Mitgliedsfirma leistet ihre verbindliche Unterschrift.

Im September 1965 werden drei Regierungsabkommen über den Ausbau des nordwestdeutschen Binnenwasserstraßennetzes unterzeichnet. Der Weg für das größte Wasserstraßenbauprogramm der Nachkriegszeit ist damit freigemacht. Der Verein Lübecker Spediteure und die Lübecker Wirtschaft haben an den Bau des Elbeseitenkanals große Erwartungen geknüpft. Gleichzeitig werden große Hoffnungen auf einen Ausbau des Elbe-Lübeck-Kanals gesetzt. Außer den Neubauten von einigen wenigen Straßenbrücken und dem Bau der Lauenburger Schleuse, sind diese Hoffnungen bis heute nicht in Erfüllung gegangen.

1966 verzeichnet der Fährverkehr erhebliche Steigerungsraten. Die rasante Entwicklung des Container-Verkehrs erfordert Anpassungen in der Schifffahrt und der verladenden Wirtschaft. Die Deutschen Bundesbahn und die Reichsbahn können Transporte für den direkten Schienenweg über die Fähren nach Skandinavien an sich ziehen, während die traditionelle Schifffahrt Einbußen hinnehmen muss, und geplante Linienabfahrten wegen Ladungsmangel ausfallen.

1968 hatte der Bundesminister der Finanzen das sogenannte "Absicherungsgesetz" erlassen. Dieses Gesetz sieht die Gewährung von Vergütungen für die Ein- und Ausfuhren aus der Umsatzsteuer vor. Dieses gilt bei Importen nur für die Freihäfen (Hamburg und Bremen), während es bei Transporten über Seezollhäfen wie Lübeck als "erster inländischer Bestimmungsort", Nachteile mit sich bringt.

Mit großem Nachdruck hatte sich der seinerzeitige Vorstand mit den Herren Helm, Grütmacher und Assmus für eine Änderung dieses Gesetzes eingesetzt. Es werden Gespräche mit der Oberfinanzdirektion in Kiel, bei den Bundeswirtschafts- und Bundesfinanzministerien in Bonn geführt. Diese Gespräche, um auf dem Verwaltungsweg eine Lösung zu erreichen, sind zunächst erfolglos. Auch der Versuch, einen Ausgleich über einen Härtefonds zu erwirken, misslingt.

Unter Einschaltung des Bürgermeisters Wartemann und des Geschäftsführers der Lübecker Hafengesellschaft, Herrn Dr. Schmitz, werden Gespräche mit den maßgeblichen Mitgliedern des Finanzausschusses des Deutschen Bundestages mit dem Ziel einer Gleichstellung der Seezollhäfen mit den Freihäfen auf gesetzlichem Wege geführt.

Es drohen in erheblichem Umfang, Papier-, Zellulose und Holztransporte in die Freihäfen abzuwandern, da man sich offensichtlich bei der Abfassung dieses Gesetzes über die Folgen für einen Seezollhafen wie Lübeck nicht genügend oder überhaupt keine Gedanken gemacht hat.

Letztendlich führt der beharrliche und unermüdliche Einsatz des Vorstandes des Vereins Lübecker Spediteure doch zum Erfolg.

Am 3. Juli 1969 beschließt der Deutsche Bundestag in 2. und 3. Lesung ? endgültig - eine Änderung bzw. Ergänzung des Absicherungsgesetzes in dem vom Verein Lübecker Spediteure beantragten Sinne.

Der Wortlaut der nunmehr als Satz 3 zu § 1 beschlossenen Ergänzung hatte folgenden Inhalt:

"Bei der Einfuhr über Seezollhäfen oder bei Einfuhren über Freihäfen mit anschließender Lagerung im Seehafen-Platz sind die Beförderungskosten vom Seehafen-Platz als vom ersten inländischen Bestimmungsort bis zum zweiten inländischen Bestimmungsort der Bemessungsgrundlage hinzuzurechnen."

In ähnlicher Sache wird in der Festschrift zum 75jährigen Jubiläum 1983 geschrieben:

"Es ist daher zu hoffen, dass das ähnlich engagiert seit 1974 betriebene Vorgehen des Vereins Lübecker Spediteure gegen die Einfuhrumsatzsteuer-Regelung "Abzug der EUSt. als Vorsteuer durch den Verzollungsspediteur im Falle eines Konkurses beziehungsweise bei Zahlungsunfähigkeit des Importeurs" doch noch letztendlich Erfolg hat, denn Verzollungsspediteure und besonders Grenzspediteure haben hohe Ausfälle wegen der Uneinbringlichkeit der EUSt. Eine schwere Aufgabe also, die der Verein zukünftig noch zu lösen hat."

Es muss bedauerlicherweise konstatiert werden, dass es in den vergangenen 34 Jahren nicht gelungen ist, diesen nicht nur unbefriedigenden, sondern ungerechten Zustand zu beheben.