

1983 - 2008

Am 11. März 1983 findet aus Anlass des 75-jährigen Jubiläums ein festliches Abendessen mit anschließendem Ball in der "Gemeinnützigen" statt.

Im Gegensatz zu anderen deutschen Seehäfen, die stagnierende und rückläufige Umsatzzahlen melden, steigt der Umschlag im Jubiläumsjahr 1983 auf 11,7 Mio. to. Lübeck erzielt damit das beste Jahresergebnis.

Zum Vergleich: im Jahre des 50-jährigen Jubiläums 1958 sind es noch 5.556 Schiffe, die mit 1.604.498 NRT den Hafen anlaufen und 2.551.408 to. gelöscht und geladen haben.

Nach der Jubiläumsveranstaltung des 75-jährigen Bestehens des Vereins, legt der 1. Vorsitzende, Herr Bruno Steder sein Amt nach 22-jähriger Vorstandszugehörigkeit nieder, nachdem er acht Jahre den Vorsitz innehat.

Zu seinem Nachfolger wird einstimmig Herr Helmut Schubert, in Firma Johannes W. Boldt, gewählt. Damit ist Herr Schubert der erste Kraftwagenspediteur in der langjährigen Vereinsgeschichte, der den Verein als Vorsitzender dann bis 1989 führt.

Seit Mitte der siebziger Jahre führt der VLSp. regelmäßig begleitende Maßnahmen zur Förderung der Berufsausbildung durch. Die Mitgliedsfirmen beteiligen sich an den Veranstaltungen in Form einer Umlage. Bei Fahrten in das Ausland durch Übernahme der Kosten.

Auf Betreiben des VLSp. erreicht der 1. Vorsitzende, Herr Schubert, dass ab Herbst 1984 für die Auszubildenden im 2. und 3. Ausbildungsjahr in der Friedrich-List-Schule wöchentlich 2 Stunden Lerninhalte im Fach "Handelsenglisch" vermittelt werden.

Die Bereitschaft der Mitgliedsfirmen, zusätzliche Auszubildende einzustellen, war in den Jahren 1983/1984 sehr groß.

Im Mai 1984 wendet sich die Skandinavienkai- Betriebsgesellschaft an den Vorstand des Vereins mit der Bitte um Unterstützung, dass seitens der LHG der bestehende Vertrag zwischen LHG und SKB zum 31.12.1986 "nicht" aufgekündigt wird.

Auf Betreiben der LHG wird 1976 die Skandinavienkai-Betriebsgesellschaft mbH. (SKB) gegründet. Gesellschafter sind die fünf zum Skandinavienkai fahrenden Fährschiffsreedereien.

Bei der Inbetriebnahme des Skandinavienkais im Jahre 1962 hatte die LHG es der TT-Linie und den dann später folgenden Reedereien überlassen, die Abfertigung der Schiffe selbst vorzunehmen und zu organisieren, so wie es die Entwicklung des Fährverkehrs erfordert.

Die LHG war seinerzeit nicht in der Lage, diese Arbeiten selbst durchzuführen, da eine Organisation am Skandinavienkai nicht vorhanden und die LHG nicht flexibel genug ist, sich der ständig ändernden Verkehrssituation anzupassen. Ohne jegliche Vorbehalte und Befristungen wird das Recht der Abfertigung den Fährreederei zugestanden.

Per 31.12.1983 hat die SKB 52 Arbeitnehmer, benötigt ständig zusätzliche Arbeitskräfte, die sie vom Hafenbetriebsverein (HBV) erhält .

Durch das gemeinsame Vorgehen des VLSp. mit vielen am Skandinavienkai tätigen Reedereien und Firmen, sowie in enger Zusammenarbeit mit ausländischen Verbandskollegen, gelingt es, Ende 1986 die SKB. vorerst am S'Kai zu erhalten.

Mit Wirkung vom 01. Januar 1990 hat dann die LHG doch die bisher von der SKB. ausgeführten Tätigkeiten am Skandinavienkai übernommen.

Nach fast zweijähriger Bauzeit und einem Kostenaufwand von ca. DM 70 Mio. wird der Anleger 8 am Skandinavienkai im September 1991 eingeweiht .

Am 25. Sept. 1992 wird das 30-jährige Bestehen des Skandinavienkais mit recht viel Prominenz in einem Festzelt gefeiert.

Ein Jahr später, am 24/25. September 1993, finden anlässlich der 850 Jahrfeier des Lübecker Hafens, die "Lübecker Hafenwirtschaftstage" statt.

Im April 1994 wird das neue ro/ro-Terminal in Schlutup in Dienst gestellt. Es können dort zwei ro/ro-Schiffe gleichzeitig abgefertigt werden.

Durch den Beitritt von Schweden und Finnland in die EU endet am 31. Dezember 1994 das sich auf dem Höhepunkt seiner Entwicklung befindliche Zollgrenz-Geschäft am Skandinavienkai.

Aufgrund dieser neuen Situation müssen bei den Grenzspeditionen Entlassungen vorgenommen werden. Vor dem gleichen Problem steht der Zoll, der massiv Bedienstete versetzen oder in den Vorruhestand schicken muss.

Im Laufe des Jahres 1995 schließen fünf große Speditionsunternehmen ihre Grenzabfertigungsbüros am Skandinavienkai. Zwei Speditionen verlassen Lübeck.

1998 beschließt die Bürgerschaft der Hansestadt Lübeck, dass die abgängige Herrenbrücke durch einen mautpflichtigen Tunnel ersetzt wird, was negative Auswirkungen auf den LKW- und Trailerverkehr speziell vom Terminal Schlutup hat.

1999 wird die Siloanlage der LHG mit den Getreidelagerhallen, mit einer Lagerkapazität von ca. 37.000 to. Schwergetreide, verkauft.

Am 17. Juni 2000 steht der Elbe-Lübeck-Kanal anlässlich der 100-Jahr Feier im Mittelpunkt. Zum wiederholten Male wird der Ausbau der Wasserstraße gefordert. Trotz längerer Sperrung der Schleuse Büssau, wegen Grundinstandsetzungsarbeiten, werden 1.022 Millionen tons auf dem Kanal befördert.

Ein Traditionsgut - Salz - geht für Lübeck verloren. 1995 werden noch 454.000 to. Salz über Lübeck umgeschlagen. 2001 nur noch 46.000 to. Im gleichen Zeitraum steigt der Umschlag von Salz im Nachbarhafen Wismar von 707.000 im Jahre 2001 auf 960.000 to. in 2001. In der Hauptsache ist diese Entwicklung auf die destruktive Tarifpolitik der Deutschen Bahn zurückzuführen.

Um Januar 2004 erwirbt die Firma Lehmann KG. das ehemalige Gelände der Flender Werft mit 21 Hektar. Es stehen Hallenflächen mit 35.000 m² zur Verfügung

Die DFDS sind die ersten regelmäßigen Nutzer dieser neuen Anlage.

Der Vorstand nimmt 2006 intensiv an diversen vorbereitenden Sitzungen zu und an den Tarifverhandlungen mit ver.di teil. In den vergangenen Jahren haben sich die kaufmännischen Tarifgehälter in Schleswig-Holstein sehr stark nach oben von den Hamburg Gehältern abgesetzt. Eine Korrektur ist dringend geboten. Es wird erreicht, dass der ab 01.01.2007 gültige Gehaltstarif dem Hamburger Tarif entspricht, sowohl nach der Gruppeneinteilung, als auch nach den absoluten Gehältern.

Im August 2006 wird das Hafenhhaus in Travemünde von der LHG bezogen. Die TT-Linie verlegt ihren Hauptsitz von Hamburg nach Lübeck-Travemünde und zieht in das Hafenhhaus ein. Weitere Firmen, die ihre Büros am S?Kai hatten, ziehen Anfang 2007 in das Hafenhhaus ein. Der Ausbau des ersten Bauabschnittes "Erweiterung des Skandinavienkais" wird abgeschlossen. Die frühere Einfahrt zum S'kai, das Nordgate, wird geschlossen das neue Südgate in Betrieb genommen. Die Firma Heisterkamp siedelt sich als erste Unternehmen im Gewerbegebiet Süd an.

Die Hansestadt Lübeck ist mit 99,8% Gesellschafter der LHG. Ende 2006 wird eine Teilprivatisierung der LHG angekündigt. Durch eine schlechte Vorbereitung, recht unprofessionelle Handhabung durch die Lübecker Kommunalpolitik, einer schlechten Kommunikation zwischen dem Betriebsrat und ver.di kommt es im Frühsommer zu einem unausgesprochenen Arbeitskampf (Verweigerung der zur Fährschiffsabfertigung erforderlichen Überstunden) über mehrere Wochen und anschließend zu einem kurzen Streik im Rahmen der Tarifverhandlungen. Ergebnis: ver.di setzt durch, dass max. 25,1 % der Gesellschaftsanteile veräußert werden dürfen (ab 2012 auf 37,5% aufstockbar) und erzielt eine Lohnvereinbarung, die sehr weit über den Abschlüssen anderer Seehäfen liegt. Die betroffenen Reedern und Spediteuren kostet diese Arbeitskampfmaßnahme sehr viel Geld. Der viel zu hohe Tarifabschluss wird sich mittelfristig recht negativ auswirken.