



ZENTRALVERBAND DEUTSCHER SCHIFFSMAKLER E.V.

Schopenstehl 15
20095 Hamburg

+4940326082
info@schiffsmakler.de

GESCHÄFTSBERICHT 2024

*Sehr geehrte Damen und Herren,
liebe Kolleginnen und Kollegen,*

das Jahr 2024 endete so wie es begonnen hat, nämlich mit einem Paukenschlag. Waren es zu Jahresbeginn die Huthis, die für eine Sperrung des Roten Meeres sorgten und damit die Schifffahrtsmärkte durcheinanderwirbelten, sorgte zum Jahresausklang die Bundesregierung selbst für ein politisches Beben. Mit einem Knall war die Regierung auseinandergefliegen und hat den Weg für Neuwahlen freigemacht.



Nachdem die Wahlen nun erfolgt sind, bleibt zu hoffen, dass die maritime Wirtschaft in ihrer gesamten Vielfalt auch in der nächsten Legislatur einen hohen Stellenwert genießen wird. Zu hoffen ist auch, dass nunmehr möglichst viele der für die maritime Infrastruktur zugesagten Mittel wirklich zeitnah fließen. Denn wir können die Auswirkungen der Sparpolitik der letzten Jahrzehnte überall und jeden Tag in unserem Berufsalltag beobachten. Ob auf der Elbe, der Weser, der Ems, dem Rhein oder auf dem Nord-Ostsee-Kanal: die Wasserstraßen in Deutschland und auch die dazu gehörende Verwaltung sind nur eingeschränkt leistungsfähig. Wenn jetzt hier weiter gespart werden sollte, werden wir die schon jetzt eingeschränkte Leistungsfähigkeit unserer Häfen und der Wasserstraßen nicht beheben können.

Daher müssen die Schleusen sowie die Wasserstraßen saniert und bedarfsgerecht ausgebaut werden. Der Personalmangel, vor allem der an nautisch geschultem Personal in der Verwaltung muss beseitigt werden und alte Bürokratie-Zöpfe abgeschnitten werden. Ein „Das-haben-wir-immer-schon-so-gemacht“ darf es nicht mehr geben. Die Digitalisierung, ob nun bei der Rechnungserstellung, Schiffsabfertigung oder bei der Verkehrslenkung muss endlich zentral angegangen werden, auch um parallele Entwicklungen zu vermeiden. Geld dafür ist genügend vorhanden. So können die Einnahmen aus der ETS-Abgabe vollständig in den Ausbau der maritimen Verkehrswege fließen, anstatt sie für sonstige Subventionen auszugeben.

Und es zeigte sich in diesen angespannten Zeiten, wie sehr man von leistungsfähigen Wasserstraßen und von einer zuverlässig operierenden Schifffahrt abhängig ist. Ohne ein zügiges Gegensteuern gegen die Fehlentwicklungen der Vergangenheit wird es nicht gelingen, die Leistungsfähigkeit der maritimen Infrastruktur wiederherzustellen.

*Jens Knudsen
Vorsitzender
im März 2025*

Gremienarbeit und Verbandsentwicklung

Der Vorstand des ZVDS besteht aus den nachstehenden Personen:

Volkert Knudsen	Ehrenvorsitzender	
Jens Broder Knudsen	Vorsitzender	Schiffsmakler-Vereinigung Kiel/Flensburg e.V.
Christian Koopmann	Stellv. Vorsitzender	Verband Hamburger und Bremer Schiffsmakler e.V.
Herbert Bibow	Schatzmeister	Verband Hamburger und Bremer Schiffsmakler e.V.
Torsten Meinke	Beisitzer	Schiffsmakler-Verband „EMS“ e.V., Emden
Jan Wollschläger	Beisitzer	Vereinigung Wilhelmshavener Schiffsmakler und Schiffsagenten e.V.

Dem Verwaltungsrat gehören neben dem Vorstand noch folgende Personen an:

Thorsten Fischer	Schiffsmakler Vereinigung für Küsten und Seeschiffsbefrachter e.V., Bremen
Michael Schäfer	Vereinigung Lübecker Schiffsmakler und Schiffsagenten e.V.
Wolfgang Nowak	Seeschiffsmaklerverband Rhein-Ruhr e.V. Duisburg
Michael Ott	Schiffsmaklerverband Mecklenburg-Vorpommern e.V., Rostock

Die Gremienarbeit fand im Berichtsjahr im Wesentlichen im Rahmen digitaler Formate statt. Im Berichtszeitraum gab es keine Veränderungen im Vorstand. Die nächsten turnusgemäßen Vorstandswahlen finden im Rahmen der Mitgliederversammlung 2025 statt.

Die Rechnungs- und Buchprüfung, die am 3. Februar 2025 stattfand, ergab keine Beanstandungen durch die gewählten Rechnungsprüfer Urs Fenner und Günther Kordts.

Nach Beratung wurde beschlossen, von einer Beitragserhöhung abzusehen. Die Mitgliedsbeiträge waren daher wie im Vorjahr:

für jedes Mitglied

€ 250,-- pro Jahr

Bezüglich der Einzelheiten des Vereinsvermögens sowie der Rechnungslegung wird auf die Einladung zur diesjährigen Mitgliederversammlung sowie auf das Protokoll der Mitgliederversammlung verwiesen. Diese Unterlagen sind den Mitgliedern zugewandt und können nachträglich bei der Geschäftsstelle angefordert werden. Im Jahr 2024 konnte auskömmlich mit dem vorhandenen Budget gearbeitet und eine Unterdeckung wie im Vorjahr vermieden werden.

Gewinn- und Verlustrechnung ZVDS 2024

01.01.24 - 31.12.24 (in EURO)

	2023	2024
EINNAHMEN		
Mitgliedschaften	52.500,00	57.500,00
<i>Forderungen</i>	<i>0,00</i>	<i>1.500,00</i>
GESAMT EINNAHMEN	52.500,00	59.000,00
AUSGABEN		
Andere Mitgliedschaften	11.637,89	16.421,93
Bewirtung	4.115,00	7.712,33
Kontoführung	401,83	364,64
Mitgliederversammlung	2.715,00	0,00
Personal	29.054,45	30.116,68
Reisekosten	4.825,31	2.984,27
Repräsentation	6.140,93	696,32
GESAMT AUSGABEN	58.890,41	58.296,17
ERGEBNIS	-6.390,41	703,83

Mitgliederentwicklung

Die Mitgliedszahlen bei den acht im ZVDS organisierten Regionalverbänden blieben im Berichtszeitraum stabil. Zum 31. Dezember 2024 waren 230 Unternehmen im ZVDS organisiert. Damit hat sich die Mitgliederzahl insgesamt nach den Rückgängen in den letzten Jahren wieder stabilisiert.

Nach den Rückmeldungen aus den Mitgliedsverbänden ergaben sich für den Mitgliederbestand und die Stimmenzahl laut Satzung für das Geschäftsjahr 2024 folgende Zahlen:

	Mitglieder	Stimmen
Verband Hamburger und Bremer Schiffsmakler e.V.	142	53
Schiffsmakler Vereinigung für Küsten- und Seeschiffsbefrachter e.V., HB	16	16
Schiffsmakler-Verband "EMS" e.V., Emden	14	14
Vereinigung Wilhelmshavener Schiffsmakler und Schiffsagenten e.V.	5	5
Vereinigung Lübecker Schiffsmakler und Schiffsagenten e.V.	20	20
Schiffsmakler-Vereinigung Kiel/Flensburg e.V.	9	9
Schiffsmaklerverband Mecklenburg-Vorpommern e.V., Rostock	17	17
Seeschiffsmaklerverband Rhein-Ruhr e.V., Duisburg	7	7
	230	141

Allerdings verteilen sich die Mitglieder in den einzelnen regionalen Mitgliedsverbänden stark unterschiedlich. Dies schlägt sich auch bei der Stimmengewichtung nieder, vor allem für die Mitgliederversammlung, denn die Stimmenzahl für der Mitglieder richtet sich nach der Anzahl der ihnen angeschlossenen Einzelmitglieder. Vereinigungen mit 20 oder weniger Einzelmitgliedern haben so viele Stimmen, wie sie Mitglieder aufweisen. Vereinigungen mit mehr als 20 Mitgliedern erhalten für die 20 übersteigende Mitgliederanzahl bis zu der Mitgliederanzahl 60 eine weitere Stimme für je 2 Mitglieder und für die 60 Mitglieder übersteigende Mitgliederzahl eine weitere Stimme für je 6 Mitglieder.

Verbandsaktivitäten

Nach dem Ende der COVID-Pandemie hat sich die Arbeitswirklichkeit der Schiffsmakler wieder normalisiert. Vor allem Schiffsagenten haben nunmehr wieder die Möglichkeit, an Bord der von ihnen betreuten Schiffe zu gehen. Auch der Besatzungswechsel ist wieder uneingeschränkt möglich, was das Leben der Seeleute erheblich erleichtert.

Die COVID-Pandemie hat aber deutlich die bestehenden Engpässe an vielen deutschen Hafenstandorten und in ihrem Hinterland zu Tage gefördert. So fehlt es nach wie vor an einer echten 24/7-Nutzung der vorhandenen Infrastruktur in der gesamten Lieferkette. Es verwundert daher nicht, dass die deutschen Häfen, vor allem im Containerumschlag, im Gegensatz zu den Häfen in China und in den USA nicht gewachsen sind. Vor allem in den USA wird nach den Erfahrungen und den erkennbaren Produktivitätsvorteilen in der Pandemie nicht nur massiv in die Infrastruktur investiert, sondern auch am 24/7-Konzept festgehalten, und zwar in den Häfen und im Hinterland. Und die deutschen Häfen wären gut beraten, dieses Konzept nicht nur selbst anzuwenden, sondern auch im Hinterland dafür zu werben. Denn vollfunktionsfähige Häfen, die 24/7 voll arbeiten können, kommt eine besondere Rolle für die Verteidigungsfähigkeit zu. Ein Punkt der gerade in der heutigen Bedrohungslage nicht oft genug betont werden kann.

Der nötige 24/7-Ansatz wird aber nicht erfolgreich sein, wenn Teilbereiche, z.B. Binnenterminals, aufgrund von Emissionsauflagen (Licht/Lärm) zeitweise gar nicht und nur eingeschränkt arbeiten können. Deshalb müssen ggf. Vorgaben, die sich aus dem Immissionsschutz ergeben, angepasst werden. Zudem muss bei den Ladungsempfängern im Hinterland für einen echten 24/7-Betrieb geworben werden, damit die Infrastruktur und die Kapazitäten angemessen genutzt werden können.

Dies ist aber nicht die einzige Lehre, die aus den verschiedenen Stresssituationen während der Covid-Pandemie zu ziehen ist. Da der Informationsaustausch über die Herkunft der Besatzungsmitglieder an Bord der Schiffe zu Beginn der Pandemie nicht gleichermaßen bei allen beteiligten Behörden vorhanden war, sollte eine Überprüfung der Datenverteilung über das *National Single Window* erfolgen.

Nach wie vor scheinen zahlreiche Behörden und ihre Untergliederungen nicht an dieser zentralen Schnittstelle des maritimen Datenaustausches angeschlossen zu sein oder die Daten aus einem anderen Grund nicht nutzen zu können, um sicherzustellen, dass alle beteiligten Verwaltung angemessen an dieses digitale Netzwerk angeschlossen ist und es auch nutzt.

Auf diesen Punkt und auf andere hat der Verband im Rahmen einer Anhörung zur Nationalen Hafenstrategie im Verkehrsausschuss des Deutschen Bundestages hingewiesen. Gleichzeitig hat der ZVDS erneut seine Positionen zur laufenden maritimen Politik dargelegt. Diese waren folgende:

- mehr Mittel zum Ausbau der Häfen und der Wasserstraßen
- eine Verwaltungsstraffung und eine allgemeine Entbürokratisierung
- endlich eine sachgerechte Reform der deutschen Einfuhrumsatzsteuer
- die Bekämpfung des Drogenschmuggels und der Organisierten Kriminalität in den Häfen

Zudem setzte sich der Verband für eine Ausweitung der Tonnagesteuer auf Errichterschiffe, Versorger und *Crew Transfer Vessels* ein, wenn sie von deutschen Häfen aus zu den Offshorefeldern in die deutschen AWZ reisen. Hiermit sollen die Wettbewerbspositionen der deutschen Häfen gegenüber Standorten wie Esbjerg und Eemshaven verbessert werden. Um dem Schleppermangel in den deutschen Häfen zu begegnen, schlug der ZVDS ebenfalls vor, das nationale Tonnagesteuerregime für solche Schlepper zu öffnen, die überwiegend in den deutschen Häfen zum Einsatz kommen. Die Arbeit gegen die Bürokratielasten war eine ständige und nur von mäßigem Erfolg gekrönt. Immerhin konnte die Streichung der Kabotageregeln erreicht werden. Langjährige Forderungen, wie nach der einer stärkeren Nutzung der englischen Sprache blieben weiter unerfüllt.

Gemeinsam mit den Kollegen vom Hafenverband und dem Reederverband hat sich der ZVDS auch im Berichtsjahr in die Verhandlungen für die Lotstarife eingebracht. Die Ergebnisse sind aus Sicht der Schifffahrt als enttäuschend zu bezeichnen. Denn aufgrund der ausgebliebenen Verkehre stiegen die Tarife für Lotsen weiter an. Damit bleiben die Lotskosten ein wesentlicher Kostenbestandteil für das Anlaufen deutscher Häfen. Um eine strukturelle Entlastung zu erreichen, setzt sich der ZVDS auch weiterhin für die Befreiung der Versetzung der Lotsen durch den Lotsbetriebsverein von der Mehrwertsteuer ein. Das wäre eine jährliche Entlastung von ca. 10 Millionen EUR bei der Lotsabgabe. Auch mit Blick auf die Schwierigkeiten der Lotsen, Nachwuchs zu gewinnen, sollte über die Ausdehnung der Tatbestände zur Lotsbefreiung nachgedacht werden. Diese könnten sich dann auf die Schiffe konzentrieren, von denen eine größere Gefahr für die Leichtigkeit und Sicherheit des Seeverkehrs auf den Revieren ausgeht.

Erfreulicherweise stiegen die Anmeldezahlen für die Schifffahrtskaufleute weiter an. Für das Jahr 2024 liegen bis heute 214 neue Anmeldungen vor (2023: 208). Entgegen den vorherigen Jahren liegt der Tramp-Bereich wieder vorn, allerdings sinkt der Frauenanteil signifikant - auf fast ein Drittel.

Ausbildungszahlen im Jahr 2024: Schifffahrtskaufleute:

Berufsschule	Gesamt	Frau	Mann	Tramp	Linie
Bremen	30	5	25	10	20
Hamburg	135	45	90	63	72
Kiel	31	7	24	25	6
Leer	18	6	12	18	-
Gesamt	214	63	151	116	98
Zahlen 2023	208	79	129	111	97

Gemeinsam mit dem Deutschen Maritimen Zentrum e.V., dessen Mitglied der ZVDS ist, wird an einer Imagekampagne gearbeitet, um wieder mehr junge Menschen für eine Ausbildung als **Schifffahrtskauffrau/-mann** zu begeistern.

Der internationale Dachverband, *Federation of National Associations of Ship Brokers and Agents* (FONASBA) und auch die europäische Untergruppe, die ECASBA, nahmen eine zentrale Stelle bei der Mitarbeit an IMO-Vorlagen oder bei der Gesetzgebung der EU ein. Regelmäßig musste Aufklärungsarbeit geleistet werden, um ein Verständnis für die Position der Schiffsagenten in der Lieferketten bei der Erstellung maritimer Vorgaben sicherzustellen. Zudem beteiligten sich der Verband an den Arbeiten zur Schaffung eines einheitlichen „*EU Customs Import Control System*“, eines „*Entry/Exit-System*“ sowie ein „*European Maritime Single Windows*“. Recht intensiv beschäftigte sich der Verband in EU-Formaten in der Bekämpfung des Drogenschmuggels über europäische Häfen.

Das Jahrestreffen der FONASBA/ECASBA fand im Oktober 2024 in Piraeus statt.



Zentralverband Deutscher Schiffsmakler e.V.
Schopensteht 15, 20095 Hamburg
Tel.: +49 (40) 32 60 82
E-Mail: info@schiffsmakler.de
www.zvds.de