

Geschäftsbericht 2025

Gemeinsam. Verlässlich. Für die Schifffahrt.



NoShipping, NoShopping



Welthandel
ermöglichen



Märkte
verbinden



Interessen
vertreten



Zukunft
gestalten

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

für die Schiffsmakler und Schiffsagenten in Deutschland war 2025 erneut ein Jahr, das ein hohes Maß an Flexibilität, Fachwissen und Einsatzbereitschaft erforderte. Ob in der Linien-, Tramp- oder Spezialschifffahrt, bei der Hafenaufbereitung oder in der Organisation komplexer Transportketten – unsere Mitgliedsunternehmen haben täglich dazu beigetragen, dass Warenströme allen geopolitischen Spannungen und wirtschaftlichen Unsicherheiten zum Trotz zuverlässig funktionieren und die deutsche Wirtschaft auch unter schwierigen Rahmenbedingungen leistungsfähig bleibt. Dabei bleibt der Beitrag der Schiffsmakler häufig unbemerkt, den er findet im Hintergrund statt, ist jedoch ein unverzichtbarer Bestandteil der internationalen Logistikketten.



Aber nicht nur die geopolitischen Rahmenbedingungen waren herausfordernd, auch die politischen und regulatorischen Anforderungen nahmen weiter zu. Themen wie Bürokratie, Dekarbonisierung, die Umsetzung neuer europäischer Vorschriften, Digitalisierung, Cybersicherheit sowie Fragen der Resilienz kritischer Infrastruktur bestimmten die Diskussionen innerhalb der Branche. Gleichzeitig rückten die Wettbewerbsfähigkeit der deutschen Häfen, der Erhalt leistungsfähiger Verkehrswege sowie der zunehmende Fachkräftemangel stärker in den Mittelpunkt. Diese Entwicklungen machen deutlich, dass wirtschaftliche Leistungsfähigkeit und Nachhaltigkeit keine Gegensätze sind, sondern gemeinsam gestaltet werden müssen.

Der Zentralverband Deutscher Schiffsmakler hat seine Aufgabe als Interessenvertretung der Branche auch im Jahr 2025 mit Nachdruck wahrgenommen. Im kontinuierlichen Dialog mit Politik, Verwaltung und den maritimen Verbänden haben wir die Anliegen unserer Mitglieder dort eingebracht, wo es möglich war, praktikable und zukunftsorientierte Lösungen zu erreichen. Dabei ging es uns wenig darum, Milliarden schwere Subventionen zu fordern, sondern durch die Änderung von regulatorischen Vorgaben Prozesse zu vereinfachen, unnötige Arbeitsbelastungen zu reduzieren und damit sichere Wettbewerbsbedingungen zu schaffen.

Der vorliegende Jahresbericht gibt einen Überblick über die vielfältigen Aktivitäten des Zentralverbandes. Er dokumentiert unser Engagement sowie das Engagement unserer Mitgliedsunternehmen. Zugleich versteht er sich als Rückblick auf ein anspruchsvolles Jahr und als Ausblick auf die kommenden Aufgaben. Gerade in Zeiten tiefgreifender Veränderungen bleibt der Zentralverband Deutscher Schiffsmakler ein verlässlicher Partner für seine Mitglieder und eine starke Stimme der deutschen Schiffsmakler und Schiffsagenten. Gemeinsam werden wir auch die Herausforderungen der kommenden Jahre meistern und die Zukunft der deutschen Schifffahrt aktiv mitgestalten. Denn eines bleibt unverändert: Ohne Schifffahrt gibt es keinen Welthandel – und ohne Schiffsmakler funktioniert Schifffahrt nicht.

Hamburg, im Juni 2026

Jens B. Knudsen

Vorsitzender

Gremienarbeit und Verbandsentwicklung

Der Vorstand des Zentral Deutscher Schiffsmakler e.V. besteht aus den nachstehenden Personen:

Volkert Knudsen	Ehrevorsitzender	
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	Vereinigung Wilhelmshavener Schiffsmakler und Schiffsagenten e.V.
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
Jens Klaasen	Schiffsmakler-Verband „EMS“ e.V., Emden

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 2026 statt.

Die Rechnungs- und Buchprüfung, die am 2. Februar 2026 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.

Gewinn- und Verlustrechnung ZVDS 2025
01.01.25 - 31.12.25 (in EURO)

	2024	2025
EINNAHMEN		
Mitgliedschaften	57.500,00	57.750,00
Sonstige Einnahmen aus Diplom-Gebühren, etc.	<i>1.500,00</i>	<i>5.452,21</i>
GESAMT EINNAHMEN	59.000,00	63.202,21
AUSGABEN		
Andere Mitgliedschaften	16.421,93	14.469,62
Personal, Rechtsberatung	37.829,01	40.628,97
Bewirtung, Verwaltung	4.045,23	3.979,45
Reisekosten, Sonstiges	4.045,23	3.979,45
GESAMT AUSGABEN	58.296,17	59.078,04
ERGEBNIS	703,83	4.124,17

Auch im Berichtsjahr konnte aufgrund einer sparsamen Haushaltsführung, einer internen Aufgabenkritik und Verfahrensverschlinkung ein kleiner Überschuss erzielt werden, der den Rücklagen zugeführt wurde

Mitgliederentwicklung

Die Mitgliedszahlen bei den acht im ZVDS organisierten Regionalverbänden blieben im Berichtszeitraum stabil. Zum 31. Dezember 2025 waren wie im Vorjahr 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 2025 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.	6	6
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
	231	142

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

Die Erfahrungen der vergangenen Jahre haben deutlich gemacht, dass die größten Herausforderungen für die maritime Wirtschaft nicht nur pandemiebedingte Einschränkungen oder bewaffnete Konflikte sind, sondern auch strukturelle Defizite bei der Infrastruktur, die deren Leistungsfähigkeit einschränken. Insbesondere im Containerverkehr stehen die deutschen Seehäfen weiterhin unter erheblichem Wettbewerbsdruck. Während zahlreiche internationale Wettbewerber ihre Infrastruktur konsequent modernisieren und auf einen durchgängigen 24/7-Betrieb ausrichten, bestehen in Deutschland nach wie vor Engpässe entlang der gesamten Transportkette – von den Hafenanlagen über die Wasserstraßen und Schienenwege bis in das Hinterland.

Der Zentralverband Deutscher Schiffsmakler setzt sich deshalb weiterhin für eine konsequente 24/7-Nutzung der maritimen Infrastruktur ein. Eine leistungsfähige Hafenwirtschaft darf nicht an unterschiedlichen Betriebszeiten einzelner Verkehrsträger oder logistischer Einrichtungen scheitern. Dazu gehört auch, bestehende regulatorische Hindernisse kritisch zu überprüfen. Wo immissionsschutzrechtliche Vorgaben einen wirtschaftlich sinnvollen Rund-um-die-Uhr-Betrieb verhindern, sollten praxisgerechte Lösungen entwickelt werden. Gleichzeitig müssen Industrie, Verlader und Logistikdienstleister im Hinterland stärker für eine durchgängige Nutzung der vorhandenen Kapazitäten gewonnen werden.

Die sicherheitspolitischen Entwicklungen des Jahres 2025 haben darüber hinaus die strategische Bedeutung leistungsfähiger Seehäfen unterstrichen. Moderne Häfen sind nicht nur Wirtschaftsstandorte, sondern zugleich ein wesentlicher Bestandteil der kritischen Infrastruktur Deutschlands und Europas. Eine jederzeit funktionsfähige maritime Infrastruktur ist Voraussetzung für wirtschaftliche Resilienz ebenso wie für die militärische Mobilität und die Verteidigungsfähigkeit im Bündnisfall.

Ein weiterer Schwerpunkt bleibt die Digitalisierung der maritimen Verwaltung. Die Erfahrungen aus der Pandemie haben gezeigt, wie wichtig ein schneller und vollständiger Informationsaustausch zwischen allen beteiligten Behörden ist. Das *National Single Window* bietet hierfür die notwendige Grundlage. Allerdings besteht weiterhin Verbesserungsbedarf bei der Anbindung und tatsächlichen Nutzung durch alle zuständigen Behörden und Verwaltungseinheiten. Deshalb war es auch richtig, die nächste Ausbaustufe zu einem echten European Maritime Window zunächst auszusetzen. Es fehlt in Deutschland schlicht an den finanziellen und personellen Ressourcen ein solches Projekt umzusetzen. Der ZVDS setzt sich deshalb dafür ein, den Datenaustausch konsequent auszubauen und die vorhandenen digitalen Strukturen effizient zu nutzen.

Diese Positionen brachte der Verband auch im Berichtsjahr gegenüber Politik und Verwaltung ein. Im Mittelpunkt standen insbesondere:

- ein beschleunigter Ausbau der Hafen- und Verkehrsinfrastruktur,
- eine leistungsfähige Wasserstraßenverwaltung,
- der konsequente Abbau bürokratischer Hemmnisse,

- eine Reform der deutschen Einfuhrumsatzsteuer,
- wirksame Maßnahmen gegen Organisierte Kriminalität und Drogenschmuggel in den Seehäfen sowie
- die Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit des maritimen Standorts Deutschland.

Ein besonderes Anliegen des Verbandes bleibt die Verbesserung der Rahmenbedingungen für die Offshore-Schifffahrt. Der ZVDS setzt sich weiterhin dafür ein, die Tonnagesteuer auf Errichterschiffe, Offshore-Versorger und Crew Transfer Vessels auszudehnen, soweit diese von deutschen Häfen aus Offshore-Anlagen in der deutschen Ausschließlichen Wirtschaftszone bedienen. Dadurch könnte die Wettbewerbsfähigkeit deutscher Offshore-Häfen gegenüber ausländischen Standorten nachhaltig verbessert werden.

Vor dem Hintergrund des zunehmenden Mangels an Schlepperkapazitäten sprach sich der Verband auch in diesem Jahr dafür aus, das deutsche Tonnagesteuerregime für Hafenschlepper zu öffnen, die überwiegend in deutschen Häfen eingesetzt werden. Dies könnte zusätzliche Investitionen erleichtern und einen Beitrag zur langfristigen Sicherung der Hafenbetriebsfähigkeit leisten.

Der Abbau bürokratischer Belastungen blieb auch im Jahr 2025 ein zentrales Anliegen des Verbandes. Zwar konnten in einzelnen Bereichen Fortschritte erzielt werden, insgesamt besteht jedoch weiterhin erheblicher Handlungsbedarf. Insbesondere die stärkere Anerkennung der englischen Sprache in maritimen Verwaltungsverfahren sowie eine konsequentere Digitalisierung behördlicher Prozesse gehören weiterhin zu den Kernforderungen des ZVDS, aber gerade auf Seiten der Verwaltung bestehen erhebliche Widerstände bestehende Prozesse zu hinterfragen und zu ändern. Es scheint so, dass es einfacher ist, 2 Mrd. EUR Subventionen zu erhalten als die Verwaltung davon zu überzeugen, einen Verwaltungsprozess zu hinterfragen.

Gemeinsam mit den Hafenverbänden und den deutschen Reederverbänden beteiligte sich der ZVDS auch 2025 an den Verhandlungen über die Lotsgelder. Aus Sicht der Schifffahrt bleiben die Ergebnisse unbefriedigend. Trotz weiterhin herausfordernder Marktbedingungen stiegen die Lotskosten erneut und stellen für viele Schiffsanläufe einen erheblichen Kostenfaktor dar.

Der Verband setzt sich deshalb unverändert für strukturelle Entlastungen ein. Hierzu gehört insbesondere die Befreiung der Versetzungsleistungen des Lotsbetriebsvereins von der Umsatzsteuer. Eine entsprechende Regelung könnte die Schifffahrt jährlich um rund zehn Millionen Euro entlasten. Gleichzeitig sollte angesichts des zunehmenden Nachwuchsmangels im Lotswesen geprüft werden, die Möglichkeiten zur Lotsbefreiung für besonders risikoarme Schiffsverkehre auszuweiten. Dadurch könnten sich die verfügbaren Lotskapazitäten stärker auf jene Schiffe konzentrieren, von denen aufgrund ihrer Größe, Ladung oder Manövrierfähigkeit ein erhöhtes Risiko für die Sicherheit des Seeverkehrs ausgeht.

Ein weiterer Schwerpunkt der politischen Diskussion im Berichtsjahr war die Zukunft der deutschen Wasserstraßeninfrastruktur.

Der ZVDS begrüßte ausdrücklich, dass Bund und Politik die Bedeutung leistungsfähiger Wasserstraßen und Seehäfen für die Wettbewerbsfähigkeit des Wirtschaftsstandortes Deutschland sowie für die Versorgungssicherheit und die militärische Mobilität zunehmend stärker in den Fokus rückten. Gleichwohl besteht weiterhin erheblicher Investitionsbedarf. Viele Schleusen, Brücken, Hafenzufahrten und Wasserstraßen befinden sich in einem sanierungsbedürftigen Zustand oder erreichen ihre Kapazitätsgrenzen. Hinzu kommen langwierige Planungs- und Genehmigungsverfahren, die notwendige Modernisierungen erheblich verzögern. Das geltende Planungsrecht entspricht nicht den Bedürfnissen an eine tatsächliche Lage die Spannungen, Sabotage und nahezu täglichen Cyberattacken geprägt ist.

Der Verband hat sich deshalb im Berichtsjahr erneut für eine deutliche Verstetigung und Erhöhung der Investitionen in die Bundeswasserstraßen ausgesprochen. Neben einer auskömmlichen Finanzierung sind aus Sicht des ZVDS vor allem beschleunigte Planungs- und Genehmigungsverfahren sowie eine personell ausreichend ausgestattete Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung erforderlich. Nur mit einer leistungsfähigen Infrastruktur können die deutschen Seehäfen ihre Funktion als internationale Drehscheiben für Handel, Industrie und Energieversorgung dauerhaft erfüllen.

Schifffahrt ist 24/7, warum ist die Verwaltung das nicht?

Eng mit dieser Forderung verbunden ist die Position des ZVDS zu einer echten 24/7-Infrastruktur. Moderne Lieferketten sind auf einen durchgängigen Betrieb angewiesen. Es genügt nicht, wenn einzelne Hafenanlagen rund um die Uhr arbeiten, während andere Teile der Transportkette nur eingeschränkt verfügbar sind. Erforderlich ist vielmehr eine durchgängige Betriebsbereitschaft der gesamten maritimen Logistikkette – von den Seehäfen über Wasserstraßen, Schleusen, Bahninfrastruktur und Terminals bis hin zu den Umschlagseinrichtungen und Empfängern im Hinterland.

Der ZVDS hat deshalb gefordert, bestehende rechtliche und organisatorische Hemmnisse konsequent abzubauen. Dazu gehören insbesondere Regelungen, die einen wirtschaftlich sinnvollen Nacht- und Wochenendbetrieb erschweren, ebenso wie unzureichende Personalressourcen in Behörden oder bei Infrastrukturdienstleistern. Eine leistungsfähige 24/7-Infrastruktur erhöht nicht nur die Effizienz der Lieferketten und die internationale Wettbewerbsfähigkeit der deutschen Häfen, sondern stärkt zugleich die Resilienz des Wirtschaftsstandortes Deutschland. Vor dem Hintergrund der veränderten sicherheitspolitischen Lage gewinnt dieser Aspekt zusätzlich an Bedeutung, da leistungsfähige Häfen und Wasserstraßen einen unverzichtbaren Bestandteil der nationalen und europäischen Sicherheits- und Verteidigungsinfrastruktur darstellen.

Ausbildung, so wichtig wie nie!

Die Ausbildung der jungen Schifffahrtskaufleute bleibt ein wichtiges Anliegen der Schiffsmakler-Betriebe, denn diese besondere Ausbildung ist und bleibt das Fundament der Makler und Agenten

Im Berichtszeitraum wurden an den vier Berufsschulstandorten (Bremen, Hamburg, Kiel und Leer) insgesamt 206 Auszubildene (2024: 213; 2023: 208) angemeldet. Damit haben sich die Zahlen ungefähr auf dem Niveau der Vorjahre stabilisiert.

Entgegen den vorherigen Jahren liegt der Tramp-Bereich wieder vorn, allerdings sinkt der Frauenanteil signifikant - auf fast ein Drittel.

Ausbildungszahlen im Jahr 2025: Schifffahrtskaufleute:

Berufsschule	Gesamt	Frau	Mann	Tramp	Linie
Bremen	22	8	14	4	18
Hamburg	135	41	94	60	75
Kiel	25	9	16	19	6
Leer	24	11	13	24	-
Gesamt	206	69	137	107	99
Zahlen 2024	214	63	151	116	98

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 Regularien 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. In diesem Zusammenhang unterstützt der ZVDS die Schaffung einer gesetzlichen Grundlage zur Einführung einer Sicherheitsüberprüfung aller in den Häfen tätigen Berufsgruppen, wie dies z.B. Belgien schon der Fall ist.

Das Jahrestreffen der FONASBA/ECASBA fand im Oktober 2025 in Istanbul statt.



Zentralverband Deutscher Schiffsmakler e.V.

Schopenstehl 15, 20095 Hamburg

Tel.: +49 (40) 32 60 82

E-Mail: info@schiffsmakler.de

www.zvds.de