



Schweizerische Vereinigung für  
Schifffahrt und Hafenwirtschaft



# JAHRESBERICHT 2024

SVS Schweizerische Vereinigung  
für Schifffahrt und Hafenwirtschaft

Berichtigte Version

 **birsterminal**



Your Experts for Cargo  
– Always in e-Motion



Hafenstrasse 54, CH-4127 Birsfelden, [www.birsterminal.ch](http://www.birsterminal.ch)

**ULTRA**  **BRAG**

Wer kann,  
der kann.  
Wir können  
mehr.

Ganz egal, ob Binnenschifffahrt,  
Industrie-Verpackung, Container-  
dienst, Umschlag, Lagerung oder  
internationale Spedition – Logistik  
beginnt hier.

[www.ultra-brag.ch](http://www.ultra-brag.ch)



 **PORT OF SWITZERLAND**

# WELTWEIT VERNETZT

Das Tor zur Schweiz | Knotenpunkt Güterverkehrskorridor Rotterdam-  
Basel-Genua | Jährlich 5 Millionen Tonnen Güter | 125 000 Container-TEU  
10 Prozent aller Schweizer Importe | 80 Unternehmen | 3 000 Arbeitsplätze

 [port-of-switzerland.ch](http://port-of-switzerland.ch)

# JAHRESBERICHT 2024

**Schweizerische Vereinigung für Schifffahrt und Hafenwirtschaft**  
**Association suisse de navigation et d'économie portuaire**  
**Associazione svizzera di navigazione e di economia portuale**

## INHALT

Vorworte	4
SVS aktuell	10
SVS Schwerpunkte	15
Vernetzung	20
SVS intern	30

## Impressum

Redaktion:  
Schweizerische Vereinigung für Schifffahrt und Hafenwirtschaft

Konzeption und Gestaltung:  
KUCK UCK – Agentur für Kommunikation, Basel

Druck: Druckerei Dietrich AG, Basel

Fotos: Patrik Walde, Pino Covino, Adobe Stock

Schweizerische Vereinigung  
für Schifffahrt und Hafenwirtschaft  
Westquaistrasse 2  
CH-4057 Basel

Tel.: +41 61 631 29 19  
E-Mail: [info@svs-ch.ch](mailto:info@svs-ch.ch)  
Internet: [www.svs-ch.ch](http://www.svs-ch.ch)

© Copyright bei Schweizerische Vereinigung  
für Schifffahrt und Hafenwirtschaft



**Christoph Brutschin**  
Präsident SVS

## VORWORT DES PRÄSIDENTEN

# ROCK AROUND THE CLOCK ...

... war es natürlich nicht ganz, was uns durch das SVS-Vereinsjahr 2024 trug, aber es war schon einiges los auf der Brücke und im Maschinenraum der SVS.

So beschäftigte uns die Revision des eidgenössischen Gütertransportgesetzes stark. Einerseits soll dabei die Existenz von SBB Cargo auf ein solideres (Finanz-)Fundament gestellt und andererseits die gesetzliche Grundlage geschaffen werden, um seitens des Bundes nicht nur Infrastruktur-, sondern auch Betriebsbeiträge an den Rheinhafenbetreiber ausrichten zu können. Via dannzumal mögliche Tarifierungen würden davon auch die im Hafen ansässigen

Firmen profitieren. Wie bekannt, fand das Geschäft im Ständerat eine solide Mehrheit. Im Nationalrat, in dem die Vorlage für die Frühlingsession vorgesehen ist, erwarten wir mehr Widerstand, glauben aber auch hier mithelfen zu können, eine Mehrheit zu beschaffen. Wir sind dazu mit mehreren Parlamentsmitgliedern aus verschiedenen Fraktionen in engem Austausch und hoffen insbesondere darauf, dass alle Vertreterinnen und Vertreter der beiden

Basel die Vorlage unterstützen werden. Ebenfalls dem Austausch und der Kontaktpflege diente der Ausflug in die Rheinhäfen, den die Ständeratspräsidentin (und Co-Präsidentin der parlamentarischen Gruppe Schifffahrt) für Ihre Kolleginnen und Kollegen organisierte. Die SVS engagierte sich an diesem Anlass genauso wie an demjenigen ähnlichen Format, der für das diplomatische Korps in Bern ausgerichtet wurde und auf eine ebenso positive Resonanz stiess wie der Ständeratsausflug.

Wir hatten dann Gelegenheit, im Berichtsjahr weiter in unsere Rolle als «Organisation der Arbeitswelt», kurz OdA, hineinzuwachsen. Dies im Zusammenhang mit den Ausbildungsplätzen für angehende nautische Fachleute und Kapitäninnen und Kapitäne, die von Mitgliedern der SVS angeboten werden. Wie bekannt, haben wir hier unsere Aufgaben via eine Leistungsvereinbarung an ein Konsortium aus SRH und Ausbildungsverbund von Spedlogswiss delegiert. Weiter wurden die Informations- und Schnuppertage unter der Flagge von «Ahoi Captain» genauso erfolgreich durchgeführt wie eine erste Branchenschulung für die nautischen Ausbilderinnen und Ausbilder. Insgesamt sind es nun 42 junge Erwachsene, die diesen spannenden Berufsweg in Angriff genommen haben. Um deren Lernfortschritte noch zuverlässiger dokumentieren zu können, wird der Einsatz der digitalen Lern- und Lehrplattform «time2learn» ab dem Jahr 2025 für obligatorisch erklärt. Weiterhin bleibt es ein Ziel, die Basis der Lehrbetriebe zu verbreitern. Haben Sie in diesem Zusammenhang gewusst, dass die zuständigen Behörden es in den allermeisten Fällen zulassen, dass sich beispielsweise zwei Betriebe die Ausbildungsaufgaben einer künf-

tigen nautischen Fachkraft teilen? Für Fragen wenden Sie sich bitte ungeniert an unseren Geschäftsführer.

A propos Geschäftsführer: Hier gab es ja auf Anfang September einen personellen Wechsel. Dieser ging so schlank über die Bühne, dass einige es offenbar noch gar nicht mitbekommen haben. Das spricht für den nun ausgeschiedenen André Auderset, der bis zum letzten Tag hart am Wind segelte und den wir anlässlich des Herbstapéros in würdigem Rahmen verabschieden durften. Es spricht aber auch für unseren neuen Geschäftsführer Simon Oberbeck, der das Ruder von Anfang an so führte, als hätte er das schon lange getan. Der Start von und mit ihm ist in jeder Hinsicht geglückt.

Es waren noch ein paar Themen mehr, die uns im Jahr 2024 – und teilweise auch weiterhin – beschäftigten. Weiter hinten lesen Sie mehr dazu.

Zum Schluss bleibt mir zu danken: Behörden und Parlamentsmitgliedern in Bund und in den Kantonen, die unsere Arbeit auch im 2024 unterstützten, namentlich dem scheidenden Leiter der Schweizer Delegation bei der ZKR, Botschafter Paul Seger. Zu danken habe ich dann meinen Vorstandskollegen und schliesslich und ganz besonders Ihnen, geschätzte Mitglieder, für Ihre Unterstützung und Treue.

Und nun auf ein weiteres Jahr guten, gemeinsamen Gelingens!

**Christoph Brutschin**



**Simon Oberbeck**  
Geschäftsführer SVS

## VORWORT DES GESCHÄFTSFÜHRERS

# ALLES NEU BEIM SVS?

Nach dem Motto «Eimol Haafe, immer Haafe» habe ich nach fast 11 Jahren meine Stelle bei den Schweizerischen Rheinhäfen im Sommer 2024 aufgegeben.

Seit meiner Wahl zum Geschäftsführer des SVS im November 2023 durfte ich jeweils an den Präsidiums- und Vorstandssitzungen, aber auch an einigen Übergabeterminen bei Partnerinnen und Partnern teilnehmen. Anfangs August war es dann so weit und ich konnte meine neue Arbeit aufnehmen. Zunächst wurde ich von André Auderset sehr gut in die Aufgaben der Geschäftsstelle des SVS eingearbeitet. Herzlichen Dank, lieber André!

Bereits vor meinem Stellenantritt wurde der Domizilwechsel der SVS-Geschäftsstelle aufgeleitet. Im November 2024 konnten Sylvie Pelloux und ich die Räumlichkeiten im ersten Stock des Hafenumuseums beziehen. Die «Züglete» nach 30 Jahren an der Südquaistrasse 14 inklusive Archiv war ziemlich aufwendig. Ein herzliches Dankeschön an Sylvie Pelloux für ihr grosses Engagement und die Flexibilität für den gelungenen Umzug. Wir fühlen uns sehr

wohl in den neuen Büroräumlichkeiten mit Blick auf das Hafenbecken 1, mitten im Hafen.

Die Schweizerische Vereinigung für Schifffahrt und Hafenwirtschaft ist im Berichtsjahr 120 Jahre alt geworden. Dabei folgte der SVS immer wieder dem Zeitgeist. Das Publikationsorgan des Schifffahrtsverbands ist dabei ein gutes Beispiel. Das über 50 Seiten starke «SVS Journal» wurde an alle Botschaften der Welt per Post verschickt. 2008 wurde das SVS aktuell als kompakte Nachrichtenzeitung ins Leben gerufen und hat mit aktuellen Informationen aus der Welt der Schifffahrt und des Hafens das Gesicht der SVS in der Öffentlichkeit geprägt. Im Dezember erschien das letzte SVS aktuell in gedruckter Form, ab Januar 2025 erscheint es ausschliesslich als Online-Newsletter.

Alles neu also beim SVS? Ein paar «Duftmarken» zu setzen, ist wohl das Privileg eines neuen Geschäftsführers. Als mit der Schifffahrt und dem Hafen stark verbundener Mensch gab es auch für mich viele neue Aufgabengebiete. Neben den vom Präsidenten in seinem Vorwort bereits genannten Themen (Gütertransportgesetz und nautische Ausbildungen) beschäftige ich mich verstärkt mit den Fragestellungen rund um Drittlandpersonal (Visa-Thematik) und der Schiffsregistrierung, hier ist eine Revision des Schiffsregistergesetzes vorgesehen. Aber auch mit Projekten, die ich sozusagen mitnehmen durfte, wie die neue Ausstellung über die Binnenschifffahrt im Verkehrshaus Schweiz, die im Frühling 2026 eröffnet werden dürfte.

Ein etwas «diffiziles» Geschäft dürfte die Finanzierung des Verbands darstellen. Die SVS hat neue Aufgaben übernommen (Stichwort: Orga-

nisation der Arbeitswelt für nautische Berufe), zudem sind die Einnahmen stark von der konjunkturellen Lage und damit den Umschlagszahlen abhängig. Dank des Binnenschifffahrtsfonds können die aktuellen Defizite mittelfristig noch gedeckt werden. Es braucht aber eine nachhaltige Lösung, damit der Verband langfristig finanziert werden kann. Der Vorstand hat eine Arbeitsgruppe eingesetzt, die für die Generalversammlung 2026 Lösungsvorschläge erarbeiten wird.

Wie André Auderset im Vorwort zum Jahresbericht 2023 prognostizierte, wird es mir als Geschäftsführer der SVS tatsächlich nicht langweilig. Die neue Aufgabe gehe ich mit Freude und der nötigen Portion Respekt an. Es ist mir wichtig, ein offenes Ohr für die Anliegen der Schifffahrt und Hafenwirtschaft zu haben. Kontaktieren Sie mich per E-Mail oder Telefon – oder kommen Sie in der neuen Geschäftsstelle auf einen Kaffee vorbei. Gemeinsam halten wir das SVS-Schiff auf Kurs, immer mit einer Handbreite Wasser unterm Kiel.

**Simon Oberbeck**





**Florian Röthlingshöfer**  
Hafendirektor SRH

## GELEITWORT DES HAFENDIREKTORS

# KOOPERATIONEN, DIE TRAGEN

Mit Blick in den Rückspiegel steht bei mir das Wort «Kooperation» ganz oben auf der «Best-of-Liste» für das vergangene Jahr im und mit dem SVS.

Ein enger, kooperativer Austausch mit nationalen Parlamentarierinnen und Parlamentariern und Partnerverbänden hat uns stabil und sicher durch die politischen Diskussionen zur Revision des Gütertransportgesetzes getragen. Zu verdanken ist dies einer partnerschaftlichen und vertrauensvollen Abstimmung zwischen Geschäftsführung, Vorstand und Präsidium, so dass Christoph Brutschin uns mit seiner beeindruckenden Erfahrung geschickt und routiniert

durch das nationale politische Fahrwasser steuern konnte. Dieser partnerschaftliche Weg wird uns 2025 an das gewünschte Ziel für eine neue gesetzliche Grundlage bringen, auf der wir aufbauend die Attraktivität der Logistikketten mit dem Binnenschiff weiter gemeinsam gestalten können.

Kooperative Gestaltung braucht es auch in der nautischen Berufswelt: Die Ausgangslage, dass

über 30% des nautischen Personals in der Alterskohorte 55+ ist, wird immer deutlicher und die Auswirkungen des schrumpfenden Arbeitskräftepools nehmen in der Branche zu. Dem SVS mit dem mandatierten Ausbildungsverbund aus Spedlogswiss und SRH ist es gelungen, eine Kooperation aufzubauen, die es der Branche ermöglicht, mehr Ausbildungsbetriebe und damit mehr Ausbildungsplätze für nautische Fachleute und Kapitäninnen und Kapitäne zu schaffen. In grossartiger partnerschaftlicher Zusammenarbeit konnte dabei eine Lern- und Lehrplattform aufgebaut werden, die ab jetzt eine moderne digitale Basis für die Ausbildung darstellt. Mit Stolz durfte ich in einem Vortrag an der Plenarsitzung der ZKR in Strassburg von «unserem» Modell berichten und konnte auch auf die Notwendigkeit hinweisen, dass die Branche in Zukunft mehr Fachkräfte braucht, die nautische UND technische System-Verantwortung an Bord übernehmen können. Die Energiewende bringt genauso neue Systeme an Bord, wie die Digitalisierung, Fernsteuerung und Automatisierung. Wir werden unseren Befähigungsstandard daher schneller aktualisieren müssen, um den hohen Takt der Veränderung mit den nautischen Anforderungen in Einklang bringen zu können. Dafür sind wir mit unserer Kooperation bestens gerüstet.

Kooperation ist auch das zentrale Stichwort, wenn wir auf die Entwicklungen im für den Hafen so wichtigen System des Wagenladungsverkehrs – den WLV – blicken. Die Situation des Systems und damit des Unternehmens SBB Cargo ist mehr als herausfordernd. Zwar soll der WLV durch die Massnahmen des Gütertransportgesetzes gestützt und in ein stabiles, selbstragendes System gebracht werden.

Doch wird es SBB Cargo nicht ohne Marktanpassungen und damit steigenden Preisen und Reduktion von Leistungen schaffen. Hier sind wir als Hafengemeinschaft gefragt, ganz neue, kooperative Wege zu gehen, um Verkehre auf der Schiene zu halten und die multimodalen, ökologischen Verkehrsketten in die Rheinhäfen zu bringen. Als SRH möchte ich die ganze Hafengewirtschaft einladen, an neuen kooperativen Lösungen mitzuarbeiten, damit wir eines unserer wichtigsten USP – eine starke trimodale Logistkdrehscheibe zu sein – auch in Zukunft behalten.

Mit unserem Port Community System RPIS, der Initiative für gemeinsame Energiekonzepte – Port of Innovation, dem H2-Hub Schweiz oder RH2INE fallen mir an dieser Stelle noch viele weitere Kooperationen ein, die uns als Hafengewirtschaft und Schifffahrtsbranche weitertragen werden. Doch halte ich es kurz, damit Sie zum Lesen des SVS-Jahresberichts kommen: Bleiben wir dran und bringen wir mit unseren Kooperationen die Rheinhäfen als nationalen Hub zur Vernetzung der Schweiz mit der Welt ein Stück weiter. Ich freue mich 2025 darauf!

**Florian Röthlingshöfer**



# BINNENSCHIFF- FAHRT UND RHEINHÄFEN

in Bundesbern noch besser verankert

2024 waren die Binnenschifffahrt und die Rheinhäfen wohl so präsent in Bern wie noch nie! Die Ständeratspräsidentin Eva Herzog lud die Ständerätinnen und Ständeräte zum traditionellen Ausflug nach Basel ein. Nach Ankunft der Parlamentsmitglieder im Dreiländereck bestiegen sie zusammen mit Bundesrätin Karin Keller-Sutter das Schub- und Schleppschiff WILD MAA. Der Hafendirektor Florian Röthlingshöfer und der SVS-Präsident Christoph Brutschin begrüßten die stattliche Anzahl Ständerätinnen und Ständeräte bei der Rundfahrt in den Rheinhäfen und der Fahrt durch die Stadt.

Auf Initiative von Nationalratspräsident Eric Nussbaumer und Ständeratspräsidentin Eva Herzog besuchte das Diplomatische Korps in der Schweiz die Rheinhäfen. Wiederum wurden die Gäste vom SVS-Präsidenten, dem Hafendirektor sowie den erwähnten Initianten empfangen. Dabei wurde den Botschaftern aus aller Welt die Bedeutung der Rheinschifffahrt und der Häfen nähergebracht.

Eine einmalige Gelegenheit, die Rheinhäfen in Bern auch international zu verankern.



Foto: Pino Covino

# GLOBALE PERSPEKTIVEN UNSICHER

Die aktuellen weltweiten Ereignisse lassen keine gesicherten Zukunftsprognosen zu. Der Angriffskrieg von Russland auf die Ukraine und der Krieg im Nahen Osten haben negative Auswirkungen auf die Stabilität und Prosperität der politischen und wirtschaftlichen Lage. Die politischen Entwicklungen in unseren Nachbarländern Deutschland und Frankreich führen zu Unsicherheiten und somit auch zu wirtschaftlichen Zukunftssorgen.

Eine Beruhigung der internationalen Rahmenbedingungen ist derzeit nicht in Sicht. Es bleibt abzuwarten, welche Wahlversprechen der neue (alte) US-Präsident umsetzen wird. Gerade die potenzielle Einführung von hohen Zöllen hätte erhebliche Auswirkungen auf den globalen Handel und somit auch auf die Binnenschifffahrt.

Die Rheinschifffahrt und die Häfen sind ein wichtiger Garant für die wirtschaftliche Landesversorgung der Schweiz.

Die Umschlagszahlen der Rheinhafenterminals haben sich 2024 im Vergleich zum Vorjahr grundsätzlich positiv entwickelt. Dies mit Ausnahme der Containerverkehre, welche aber nach wie vor über der 100 000 TEU-Marke abschliessen.

Schliesslich ist hoch erfreulich, dass sich die Kabinenschifffahrt nachhaltig von den Coronajahren erholt hat und wieder auf Rekordniveau arbeitet. Die Gäste aus aller Welt kommen auf den Rhein zurück und die Aussichten der Branche werden positiv eingeschätzt.



# GÜTERUMSCHLAG IN DEN RHEIN- HÄFEN STEIGT

Der Jahresumschlag der Schweizerischen Rheinhäfen (SRH) beträgt 2024 rund 5,4 Mio. Tonnen. Dies entspricht einem Umschlagsplus von 8,3 % gegenüber dem Vorjahr. Zu diesem starken Jahresergebnis tragen vor allem die Gütergruppen Mineralölprodukte sowie Güter der Kreislaufwirtschaft bei. Bei den Containerumschlägen stieg der Umschlag von vollen Containern um 5 %. Aufgrund reduzierter Terminalkapazitäten durch laufende Erneuerungsmassnahmen sank der Umschlag von Leercontainern um 39 %. Die Containerumschläge auf die Bahn verdoppelten sich. Insgesamt (Schiff & Bahn) wurden gegenüber dem Vorjahr 6,6 % mehr Container umgeschlagen.

Mit 5,39 Mio. Tonnen Schiffsumschlag haben die Schweizerischen Rheinhäfen 2024 die 5 Mio.-Tonnen-Marke deutlich übertroffen.

Im Jahr zuvor wurde mit 4,97 Mio. Tonnen diese Marke knapp nicht erreicht. Insbesondere die Mineralölprodukte mit 2,64 Mio. Tonnen, aber auch die Gütergruppe Recyclingmaterialien mit 530 145 Tonnen trugen zum guten Umschlags-ergebnis bei.

Durch die temporäre Schliessung der Raffinerie in Cressier (NE) wurden im Frühling, speziell im Mai, sehr hohe Umschlagszahlen (über 300 000 Tonnen) erreicht. Der Gesamtumschlag bei den Mineralölprodukten nahm damit, über das ganze Jahr betrachtet, um 6,8 % zu.

Im Containerbereich erreichten die Rheinhafen-terminals 2024 einen schiffseitigen Umschlag von 100 032 TEU. Während die Umschläge von

werthaltigen, vollen Containern um 5 % auf 80 190 TEU stiegen, sank der Umschlag von Leercontainern um 39 % auf 19 842 TEU. Gegenüber dem Vorjahr entspricht dies einem Minus von 8 % beim wasserseitigen Umschlag. Viele Leercontainer wurden direkt an die Terminals ins grenznahe Ausland überführt, da durch zeitweise Revisionsarbeiten und nach dem Bau des neuen Multifunktionsterminals am Südquai der Binnenschifffahrt sich die Krankapazität für den Containerumschlag reduziert hatte.

Diese wird am Nordquai ab Anfang 2026 durch einen neuen Kran kompensiert werden. Sehr erfreulich hat sich der Containerumschlag auf die Bahn entwickelt. Hier schlugen die Terminals in den Schweizerischen Rheinhäfen 33 105 TEU um. Dies entspricht mit 16 120 TEU bahnseitigen Umschlägen einer Verdoppelung gegenüber 2023. Insgesamt wurden so 2024 auf Schiff und Bahn 133 137 TEU umgeschlagen (+6 %).

Die Trockengüter, insbesondere die bereits erwähnte Gütergruppe Recyclingmaterial (+23%), aber auch die Nahrungs- und Futtermittel (+16%), Agrarprodukte (+36%), Metallenerzeugnisse (+8%) und der Umschlag von Steinen und Erden (+2%) entwickelten sich positiv. Im Bereich Recycling lagen die Bodenaushubmengen auf Vorjahresniveau, während die Schrottmengen im Export vor allem im letzten Quartal 2024 deutlich anstiegen. Dies ist auf die vorübergehende Schliessung der Stahlwerke in der Schweiz zurückzuführen. Im Getreidebereich war die Auslastung auf einem guten Niveau bei einer gleichzeitigen Zunahme der Importmengen. Grund dafür ist die schlechte Inlandernte 2024, welche sich auch auf das erste Halbjahr 2025 auswirken wird.

Mit Blick auf die einzelnen Hafenstandorte ergibt sich in allen drei Arealen ein Umschlagsplus. Am stärksten war das Wachstum mit 14,4% im Hafen Birsfelden, aber auch der

Auhafen Muttenz und der Hafen Kleinhüningen tragen mit 4,6% respektive 5,1% zum gestiegenen Jahresumschlagsresultat der Schweizerischen Rheinhäfen bei.

Die Prognosen für 2025 sind mit verschiedenen globalen Unsicherheiten verbunden. Der Angriffskrieg von Russland auf die Ukraine und der Krieg im Nahen Osten haben nach wie vor Einfluss auf den weltweiten Handel und somit auch auf die Binnenschifffahrt. Die angekündigten Strafzölle der Vereinigten Staaten von Amerika sorgen an den Märkten für starke Verunsicherung. Gleichzeitig laufen die Schweizer Exporte über die Rheinhäfen auf einem guten Niveau und die Importe dürften 2025 mit einer hohen Nachfrage nach Konsumgütern und Rohstoffen ebenfalls stabil bleiben. Binnenschifffahrt und Hafenwirtschaft sind auch für das kommende Jahr gut aufgestellt, um die Sicherstellung der wirtschaftlichen Landesversorgung der Schweiz zu gewährleisten.



Im Jahr 2024 haben die Schweizerischen Rheinhäfen das System der Datenerhebung für die Statistikdaten in den Häfen vom bisherigen System auf den Standard NST-2007 umgestellt. Dieser von der Europäischen Union entwickelte Standard soll die Vergleichbarkeit der Binnenhäfen verbessern. Die Umstellung auf die neue Datenerhebung hat seine Zeit beansprucht, da auch die Vergleichbarkeit mit dem Vorjahr hergestellt werden musste.



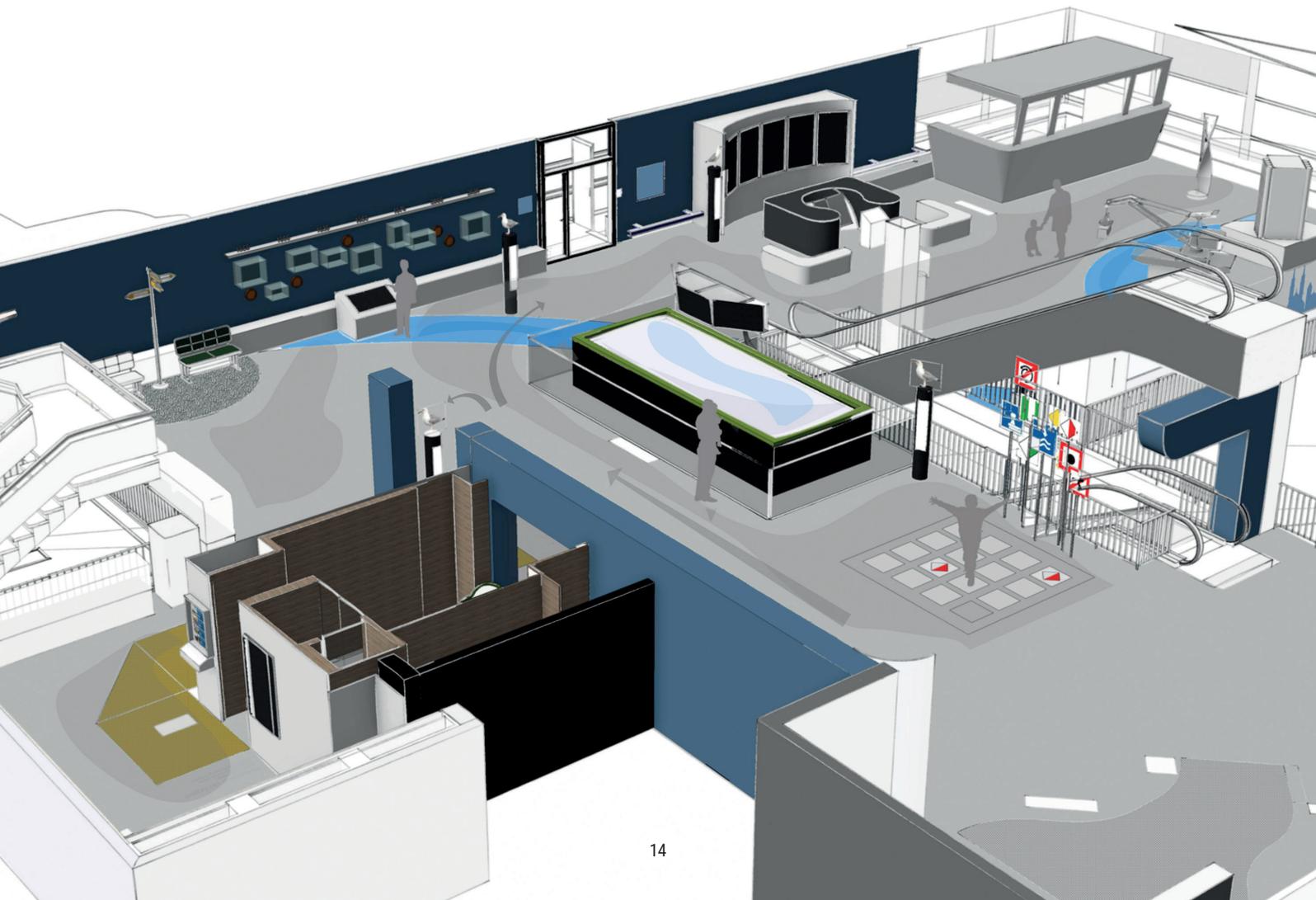


# AUSSTELLUNG VERKEHRSHAUS SCHWEIZ

## Rheinhäfen & Binnenschifffahrt

Die neue Ausstellung zur Binnenschifffahrt im Verkehrshaus Schweiz ist auf gutem Weg. Im Berichtsjahr konnten Finanzierungszusagen von 800 000 Franken konstatiert werden. Somit sind drei Viertel der Mittel zugesichert. Beiträge von SVS-Mitgliedern sind weiterhin sehr willkommen! Bitte wenden Sie sich dazu an die Geschäftsstelle.

Das Ausstellungskonzept wurde im Berichtsjahr konkretisiert und wird ansprechend, modern und teilweise auch spielerisch daherkommen. Die Eröffnung wird voraussichtlich im Frühling 2026 erfolgen können.





# GÜTERTRANS- PORTGESETZ



auf dem Weg, aber noch nicht in trockenen Tüchern

Wie im Vorwort des Präsidenten zu lesen, beschäftigte die Vorlage «Weiterentwicklung der Rahmenbedingungen für den Schweizer Gütertransport», welche zu einem guten Teil auch die Forderungen der von der Basler Ständerätin Eva Herzog eingereichten Motion «zur Förderung des Gütertransports auf dem Rhein» enthält, die SVS im Berichtsjahr sehr. Im Juni betonte der abtretende BAV-Direktor Peter Füglistaler, dass sich Bahn und Schiff gegenseitig bedingen. In der Vorlage ist die Förderung der Güterschifffahrt auf dem Rhein sowie der Hafeninfrastrukturen durch den Bund enthalten. Die Forderungen der erwähnten Motion werden damit umgesetzt und die Rheinschifffahrt im Gesamtkontext des Güterverkehrs für die Versorgung der Schweiz als förderungswürdig taxiert.

In der Herbstsession behandelte der Ständerat die Vorlage und stimmte dieser mit grosser Mehrheit zu. Anträge auf Rückweisung und diverse Minderheitsanträge wurden grossmehrheitlich abgelehnt. Ursprünglich sollte das Gütertransportgesetz in der Wintersession auch im Nationalrat behandelt werden. Aufgrund anderer dringlicher Geschäfte wurde die Vorlage jedoch aus dem Sessionsprogramm gestrichen und wird nun in der Frühlingssession 2025 behandelt. Die SVS und die SRH haben sich mit verschiedenen Parlamentarierinnen und Parlamentariern sowie weiteren interessierten Organisationen stark dafür eingesetzt, dass die Vorlage nun rasch behandelt und beschlossen wird.





# SVS ALS OdA

## Erfolgreiche Zusammenarbeit mit ABV Spedlogswiss

Als Organisation der Arbeitswelt hat die SVS eine Leistungsvereinbarung mit dem Ausbildungsverbund Spedlogswiss sowie den Schweizerischen Rheinhäfen abgeschlossen. Die SVS hat die genannten Institutionen mit der Betreuung der Anlaufstelle **AHOI CAPTAIN** betraut.

Folgende Berufsausbildungen werden angeboten:

### NAUTISCHE FACHFRAU EFZ

- resp. «Nautischer Fachmann EFZ»
- Ausbildungszeit: 3 Jahre
- Funktionsstufe an Bord des Schiffes: Steuerfrau/Steuermann

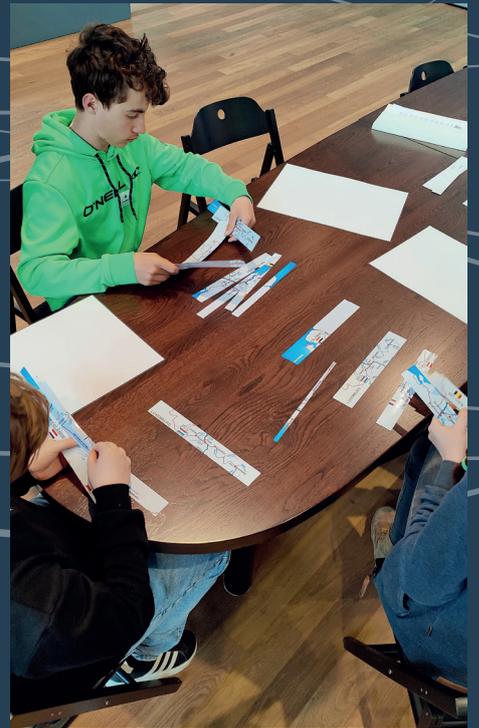
### KAPITÄNIN DER BINNENSCHIFFFAHRT EFZ

- resp. «Kapitän der Binnenschiffahrt EFZ»
- Ausbildungszeit: 3,5 Jahre
- Funktionsstufe an Bord des Schiffes: Schiffsführer/in

Mit 42 bestehenden Lehrverhältnissen in den nautischen Berufen per August 2024 ist ein Fundament geschaffen, um dem Fachkräftemangel unserer Branche entgegenzutreten. Im Berichtsjahr wurden die Ausbildungsunterlagen (Lerndokumentation und Leistungsziele) finalisiert und eine Branchenschulung für Ausbilderinnen und Ausbilder durchgeführt. Ein Team der SRH unter Benjamin Rüdy zeichnete hier zusammen mit der Berufsbildnerin Kathrin Bühler verantwortlich.

Für das erste Jahr hat der SVS-Vorstand beschlossen, sich mit einem Beitrag von 20 000 CHF an den Kosten der Leistungsvereinbarung zu beteiligen. Da im Pilotjahr nicht alle Module genutzt wurden, konnte eine Reduktion des vereinbarten Betrags erreicht werden. Im September erhielten die Lehrbetriebe eine Rechnung für die verbleibenden Kosten, geteilt durch die Anzahl der Lehrverhältnisse. Der Präsident und der Geschäftsführer haben daraufhin mit allen Lehrbetrieben wertvolle Gespräche führen können. Ein herzlicher Dank an dieser Stelle den Ausbildungsbetrieben für die Unterstützung.

Als digitale Plattform für die Auszubildenden, aber auch die Ausbilderinnen und Ausbilder hat die SVS einen Vertrag mit «time2learn» abgeschlossen. Einige Betriebe haben bereits für diese Plattform, von der die Leistungsziele und weitere ausbildungsrelevante Dokumente heruntergeladen werden können, Lizenzen gelöst. Ab dem Ausbildungsjahr 2025/2026 wird «time2Learn» für alle Lehrbetriebe verpflichtend eingeführt.





# VISAVERGABE FÜR DRITTLAND- PERSONAL

auf Schweizer Schiffen begleitet den SVS auch in Zukunft

Im Berichtsjahr hat die Vergabe von Visa für Drittlandpersonal auf Schweizer Schiffen nicht an Aktualität eingebüsst. Im Austausch mit den SVS-Mitgliedern, vor allem dem Bereich Kabinenschiffahrt und mit den zuständigen Behörden beim Bund und Kanton, konnte die Problematik weiter vertieft werden. Eine praktikable Lösung für die komplexen und vielschichtigen Fragestellungen konnte bis jetzt allerdings noch nicht gefunden werden.

Ende 2024 wurde bei einem Treffen mit Regierungsrat Kaspar Sutter die Dringlichkeit der

Visavergabe für das Schiffspersonal aus Drittstaaten betont. 2025 werden mit den Bundesbehörden (Staatssekretariat für Migration) hoffentlich Lösungsansätze besprochen werden können. Im Fokus steht dabei die Reduktion der Anzahl Aufenthaltstage in der Schweiz und die Gültigkeitsdauer der Aufenthaltsbewilligungen. Mittelfristig wird sich die SVS bei der ZKR für Anpassungen einsetzen, welche die Aufenthaltsbewilligungen, soweit möglich, länderübergreifend regeln sollen.





# WAGENLADUNGS- VERKEHR

von grosser Bedeutung  
für die Hafenwirtschaft

Von SVS-Mitgliedern wurden der Präsident und der Geschäftsführer über geplante Preiserhöhungen von SBB Cargo informiert.

Der SVS-Vorstand beschäftigte sich in der Folge an einer Sitzung schwerpunktmässig mit dieser Problematik. Für die Hafenwirtschaft und die Rheinhäfen ist der Wagenladungsverkehr von grosser Bedeutung.

Ohne diesen «Systemverkehr» würde der hohe Schienenanteil beim Hafenumschlag nicht erreicht. Ein solcher ist bekanntlich auch Voraussetzung für die Mitfinanzierung von Gateway Basel Nord durch den Bund.

Im Dezember wurde von der SVS die Bahnkommission einberufen, um einen Austausch der Hafenwirtschaft mit der Spitze von SBB Cargo zu ermöglichen. Dabei wurde das erwähnte Geschäft ausführlich besprochen, die Bedeutung des Schienentransports für die Hafenfirmer unterstrichen und von SBB Cargo bestätigt. Auf operativer Ebene werden nun Lösungsansätze erarbeitet, wie der Wagenladungsverkehr in den Rheinhäfen effizient und nachhaltig gestärkt werden kann. Neben der Hafenwirtschaft engagieren sich hier auch die Hafenbahn Schweiz AG und die SRH, damit weiterhin alle im Hafen von einer guten Schienenanbindung profitieren können.

# REVISION SCHIFFS- REGISTERGESETZ

## wird in Angriff genommen

Im Herbst 2024 erhielt die SVS Post positiven Inhalts aus Bern. Der Bundesrat hatte nämlich entschieden, die Schiffsregisterverordnung für die Hochseeschifffahrt zu lockern – insbesondere, was die Anforderungen an die Eigentümerschaft von Schiffen betrifft. Etwas, was wir uns für die Binnenschifffahrt auch schon lange

wünschen! Leider ist im Gegensatz zur Hochseeschifffahrt hier eine Gesetzesänderung nötig, was mit einem entsprechenden Zeitbedarf verbunden ist. Die SVS wird sich natürlich einbringen und sicherzustellen versuchen, dass die geplante Gesetzesrevision die gewünschte Richtung nimmt.



# PARLAMENTARISCHE GRUPPE SCHIFFFAHRT



Im Berichtsjahr wurde wieder ein Anlass der Parlamentarischen Gruppe Schifffahrt durchgeführt. Die Totalrevision des Gütertransportgesetzes mit der möglichen Förderung der Rheinhäfen stand im Zentrum der gut besuchten Veranstaltung. Der abtretende Direktor des Bundesamts für Verkehr, Peter Füglistaler, liess in seinem Referat die Entwicklung der Binnenschifffahrt während seiner Amtszeit Revue passieren.

Die Branche hatte in ihm immer einen verlässlichen Ansprechpartner und häufig auch Fürsprecher, wie SVS-Präsident Christoph Brutschin in seiner Laudatio erwähnte. Am nächsten Anlass der Parlamentarischen Gruppe Schifffahrt vom 10. Juni 2025 wird uns seine Nachfolgerin als BAV-Direktorin Christa Hostettler, die Ehre erweisen.



Nationalrat Jon Pult, BAV-Direktor Peter Füglistaler und Ständeratspräsidentin Eva Herzog.



Eva Herzog, Ständeratspräsidentin und Co-Präsidentin der Parlamentarischen Gruppe Schifffahrt, Peter Füglistaler und Nationalrätin Patricia von Falkenstein.



Nationalrat Thomas de Courten und Nationalrätin Katja Christ.



Ständerat Stefan Engler, Nationalrat Jon Pult, Co-Präsident der Parlamentarischen Gruppe Schifffahrt, sowie der ehemalige Ständerat Claude Janiak.

# STABSWECHSEL BEI SCHWEIZER ZKR-DELEGATION

Nach insgesamt zehn Jahren (2003 bis 2010 und 2021 bis 2024) hat Paul Seger Ende Dezember 2024 die Leitung der Schweizer Delegation bei der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt abgegeben. Paul Seger hat mit seiner eloquenten, kompetenten, diplomatischen und herzlichen Art die Interessenvertretung der Schweiz in der ZKR massgeblich geprägt. In diesem Jahresbericht zieht Paul Seger Bilanz

über die Herausforderungen und Chancen dieser für die Rheinschifffahrt und Häfen so wichtigen Institution. Als Nachfolger von Paul Seger ernannte der Bundesrat Botschafter Roland Portmann, der die Leitung der Schweizer ZKR-Delegation per 1. Januar 2025 übernimmt. In den Jahren 2026 und 2027 soll die Schweiz zudem das Präsidium der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt stellen.

# LOGISTIKCLUSTER REGION BASEL

Die SVS ist seit 2011 in der Trägerschaft des Logistik-Clusters Region Basel vertreten. Ziel dieser Initiative der Handelskammer beider Basel ist die Vernetzung und Imagepflege der zweitgrössten Leitbranche der Region Nordwestschweiz. Neben Unternehmen, Institutionen und Verbänden sind auch die beiden Kantone

Basel-Landschaft und Basel-Stadt in der Trägerschaft vertreten. Ein Höhepunkt der Aktivitäten war das sehr gut besuchte Clusterforum im Walzwerk in Münchenstein. Hauptthema des Anlasses waren die Herausforderungen rund um den Fachkräftemangel.



# DIE ZKR GESTERN, HEUTE UND MORGEN

## Versuch einer kurzen Bilanz

von Paul Seger, Leiter der Schweizer ZKR-Delegation bis Dezember 2024



Als ich mich im Frühjahr 2010 nach sieben Jahren als Delegationsleiter von der ZKR verabschiedete, war ich mir sicher, die altherwürdigen Gemäuer des «Palais du Rhin» in Strassburg nie mehr wiederzusehen. Doch frei nach Wilhelm Busch «Aber hier wie überhaupt kommt es anders, als man glaubt!» gab es schliesslich nochmals zweieinhalb Jahre obendrauf.

Man hatte mich vorgewarnt. Die Luft innerhalb der Delegation sei etwa so gut wie in einer Bilge.

Zum Glück änderte sich das rasch. Gut, dass das Gewerbe wieder mit einem stv. Kommissar in der Delegation vertreten ist.

Auch die Stimmung in Strassburg hatte sich in den Jahren gewandelt. Das Verhältnis zur Europäischen Kommission war schwieriger geworden. Bei den anderen vier Delegationen, welche EU-Mitglieder waren, machten sich Abnützungserscheinungen breit. Symptomatisch war die Kontroverse von 2022 um die Anerkennung der Schifferpatente. Obwohl sich die ZKR und



die EU auf inhaltsgleiche Regeln für die Ausstellung solcher Patente geeinigt hatten, wollte die Kommission die ZKR-Patente auf EU-Gebiet nicht anerkennen. Erst im EU-Rat konnte in letzter Minute ein Kompromiss erzielt werden, welche beide Patente als ebenbürtig akzeptiert. Andernfalls wäre die Situation für die Schweiz problematisch geworden und hätte ein gefährliches Präjudiz geschaffen.

Inzwischen haben sich die Wogen wieder geglättet. Die europaweite Harmonisierung der Normen im CESNI und deren Umsetzung in den jeweils zuständigen Gremien scheint der allseits akzeptierte status quo zu bilden. Hoffen wir, es bleibt dabei. Immerhin ist das Verhältnis zwischen ZKR und EU durchaus symbiotisch. Die EU ist um die Expertise der ZKR froh, denn ihr fehlen die Erfahrung und die Kenntnisse in der Binnenschifffahrt. Die ZKR wiederum profitiert vom Geldsegen des CESNI-Vertrages. Damit hat sie sich allerdings auch in finanzielle Abhängigkeit von der EU begeben.

## Die Position der Schweiz

Die Schweiz setzt sich aus naheliegenden nationalen Interessen stark für die ZKR und die Beibehaltung ihrer regulatorischen Kompetenzen ein. Sie ist aktiv und ihre Stimme hat Gewicht, obwohl nur rund 21 km des schiffbaren Rheins auf ihrem Territorium liegen. Ihre Haltung zum Verhältnis ZKR-EU ist pragmatisch. Sie befürwortet europaweit harmonisierte Regeln für die

Binnenschifffahrt und ist offen für die inhaltliche Angleichung an EU-Regeln, solange die formale Regelungskompetenz der ZKR unangetastet bleibt. In Budgetfragen vertritt sie eine vermittelnde Position: Die ZKR soll die notwendigen Mittel erhalten, um ihre Funktionen effektiv wahrnehmen zu können, diese aber kostenwirksam und effizient einsetzen.

## Ausblick

In einem Jahr übernimmt die Schweiz die Präsidentschaft für 2026 und 2027. Die Palette von Themen, welche die ZKR heute und in Zukunft beschäftigen werden, ist breit. Um nur exemplarisch einige aufzuzählen: die Folgen des Klimawandels auf die Rheinschifffahrt, die Modernisierung und Dekarbonisierung der Flotten oder die Entwicklungen hin zur automatisierten Schifffahrt.

Auch das Verhältnis zur EU wird ein Dauerthema bleiben. Aus operationeller Perspektive geht es zunächst darum, den 2027 auslaufenden CESNI-Vertrag zwischen der EU und der ZKR neu auszuhandeln und zu verlängern. Die Schweiz wird übrigens 2026 nebst der ZKR-Präsidentschaft auch den Vorsitz des CESNI

innehaben (Florian Röhlingshöfer). Ein potenziell konfliktträchtiges Thema am Horizont ist die geplante EU-Energiebesteuerungsrichtlinie. Sie bezweckt die Besteuerung fossiler Energieträger, möglicherweise auch der Binnenschifffahrt. Eine solche Regelung könnte in Widerspruch zur Mannheimer Akte stehen.

Das liebe Geld: Die Budget-Verhandlungen verlaufen immer zäher, denn der Spardruck unter den Mitgliedstaaten nimmt zu. Das Generalsekretariat spart, wo es kann. Die budgetierten Ausgaben für 2025 sind tiefer als 2024. Dennoch bleibt ein strukturelles Defizit, das wie in der Vergangenheit aus den Reserven gedeckt wird. Auf Dauer ist diese Praxis nicht nachhaltig.



Die Schweizer ZKR-Delegation in Strassburg: (von links nach rechts) Barbla Etter, Kommissarin, Vertretung BAV; Paul Seger, Kommissar und Delegationsleiter; Alexandros Koltsidas, Sekretär und Vertreter Schweizerisches Seeschiffahrtsamt; Peter Stalder, stv. Kommissar sowie Hafendirektor Florian Röhlingshöfer, Kommissar.

## Nachfolge für die scheidende Generalsekretärin

Die Generalsekretärin Lucia Luijten führt das ZKR-Sekretariat seit November 2021. Ihr Mandat läuft am 31. Dezember 2025 aus. Im Juni 2025 wird die ZKR über die Nachfolge entscheiden. Die Schweiz wäre gut beraten, eine Kandidatur einzureichen, um ihr Engagement für die Zentralkommission unterstreichen. Die Ausgangslage für eine erfolgreiche Wahl ist nämlich gut. Usanzgemäss sind im Spitzentrio des ZKR-

Generalsekretariats stets drei verschiedene Staaten vertreten. Aktuell sind zwei der drei Posten mit Deutschland und Frankreich besetzt (stv. GS, Chefingenieur). Die Niederlande hat aktuell den Posten der Generalsekretärin inne, Belgien hatte ihn vorher. Die Schweiz könnte ausserdem geltend machen, seit 1964 keinen Generalsekretär mehr gestellt zu haben. Drücken wir also die Daumen!

## Dank zum Schluss

Die Delegationsleitung machte mir Spass und ich übergebe das Steuerrad mit einer Prise Wehmut.

Meinem Nachfolger Botschafter Roland Portmann wünsche ich im Hinblick auf die bevorstehende ZKR-Präsidentschaft alles Gute. Er wird diese Aufgabe gewiss bestens meistern, denn er kann auf ein eingespieltes Delegationsteam zählen. Allen inner- und ausserhalb der Delegation, welche die Interessen der Schweiz in der ZKR unterstützt haben, danke ich bei dieser Gelegenheit aufrichtig.

Paul R. Seger



# DOPPELTER STABSWECHSEL BEI DER EBU

Im Juni reisten der abtretende und der designierte Geschäftsführer zusammen mit Daniel Buchmüller nach Strassburg zur Verwaltungsratssitzung des Europäischen Binnenschiffahrtsverbands EBU. In der Sitzung wurde André Auderset vom Präsidenten Philippe Grulois und der Geschäftsführerin Theresia Hacksteiner herz-

lich verabschiedet und der neue SVS-Geschäftsführer Simon Oberbeck an der Generalversammlung der EBU gleichentags in den Verwaltungsrat gewählt. Zudem übernahm Matthieu Blanc aus Frankreich turnusgemäss das Präsidium des Verbands.

An der zweiten Verwaltungsratssitzung im Oktober in Brüssel nahm Simon Oberbeck teil. Dabei wurden die **politischen Ziele für 2025** festgelegt:

- **GREENING DER SCHIFFSFLOTTE UND ENERGIEWENDE**
- **ARBEITSMARKT STÄRKEN**
- **FACHKRÄFTE FÜR DIE BINNENSCHIFFFAHRT GEWINNEN**
- **MODALSPLIT DER SCHIFFFAHRT ERHÖHEN**

Die EBU steht bei diesen Herausforderungen für die Branche weiterhin an vorderster Front und liefert wichtige Beiträge für die anstehenden politischen Diskussionen mit der neuen Europäischen Kommission und dem Europäischen

Parlament. Für den SVS ist der Austausch und die Bündelung der Kräfte mit den benachbarten Verbänden der Binnenschiffahrt in Europa weiterhin sehr wertvoll.



EBU-Verwaltungsrat mit ZKR-Generalsekretärin Lucia Lujten (Mitte).  
Die Schweizer Vertreter hinten rechts (von links nach rechts): André Auderset, Daniel Buchmüller und Simon Oberbeck.



# GENERALVER- SAMMLUNG 2024

In Zusammenarbeit mit der Basler Personenschiffahrtsgesellschaft (BPG) fand die Generalversammlung am 15. April 2024 auf der MS CHRISTOPH MERIAN statt. Über 90 Personen nahmen am offiziellen Teil und nachfolgenden Abendessen teil. Den Apéro riche spendierte die Basler Kantonalbank.

In seiner Präsidialansprache betonte SVS-Präsident Christoph Brutschin die Bedeutung der Totalrevision des Gütertransportgesetzes für die Schifffahrt und die Rheinhäfen.

Im Bereich Ausbildung von nautischen Fachkräften schafft der SVS mit der abgeschlossenen Leistungsvereinbarung (ABV Spedlogswiss und SRH) die Grundlage für die professionelle Rekrutierung von künftigen Berufsleuten. Ein wichtiges Thema bleibt auch die Realisierung des

trimodalen Terminals Gateway Basel Nord mit dem künftigen Hafenbecken 3.

Reibungslos und ohne Opposition wurden die ordentlichen Geschäfte abgewickelt. Die mit leichtem Plus schliessende Rechnung wurde ebenso diskussionslos verabschiedet wie Bilanz und Jahresbericht. Auch die Gesamterneuerungswahlen des Präsidiums und des Vorstands der SVS erfolgten einstimmig per Akklamation. Neu in den Vorstand gewählt wurde Lukas Curschellas, Geschäftsführer Rhenus Port Logistics AG. Nach dem offiziellen Teil referierte Thomi Jourdan, Regierungsrat des Kantons Basel-Landschaft und betonte dabei die Bedeutung der Schifffahrt und Rheinhäfen, gerade auch für das Baselbiet. Er tat dies sehr unterhaltsam und untermalt mit einem spannenden Hafenzuqu.



Viel Prominenz in der ersten Reihe: Hafendirektor Florian Röthlingshöfer, Regierungsrat Kaspar Sutter, Grossratspräsident Claudio Miozzari, Ständeratspräsidentin Eva Herzog und Regierungsrat Thomi Jourdan.



André Auderset führt durch seine letzte Generalversammlung nach 17 Jahren.



Regierungsrat Thomi Jourdan und SVS-Präsident Christoph Brutschin.



Robert Straubhaar, SVS-Vize Thomas Knopf und Martin Dätwyler, Direktor Handelskammer beider Basel.



SVS-Revisorin Hanni Ress, SVS-Assistentin Sylvie Pelloux und Ehrenpräsident Rudolf Feierabend.



# HERBSTAPÉRO

## Verabschiedung von André Auderset

Der traditionelle Herbstapéro wurde am 14. Oktober 2024 in der neuen Multifunktionshalle (Terminal 4) von Rhenus Port Logistics beim Hafenbecken 2 durchgeführt. Gastgeber und SVS-Vorstandsmitglied Lukas Curschellas stellte das Bauprojekt vor und die Rhenus Port Logistics AG spendierte verdankenswerterweise den Apéro, der auf den offiziellen Teil folgte.

Der SVS-Präsident Christoph Brutschin ging in seiner Ansprache auf die aktuellen Tätigkeiten und Themen der Branche ein und gratulierte

dem Gastgeber zur Investition in die Hafeninfrastrukturen.

Der Präsident liess es sich anschliessend nicht nehmen, den abtretenden Geschäftsführer persönlich für sein langjähriges Engagement zu danken und zu verabschieden.

Nach seiner Ansprache folgte ein würdiger Zapfenstreich für André Auderset mit fasnächtlichen, musikalischen und tänzerischen Einlagen.



André Auderset wurde mit Dudelsack, Tanzeinlagen und fasnächtlichen Worten als Geschäftsführer verabschiedet.



SVS-Präsident Christoph Brutschin und André Auderset.



Daniel Thiriet, Robert Straubhaar und Stephan Erbe gut gelaunt.

# SVS-VORSTAND & -PRÄSIDIUM

## Vorstand

Der Vorstand der SVS traf sich im Berichtsjahr zu drei Sitzungen. Er beschloss dabei über das Budget und verabschiedete die Jahresrechnung zuhanden der Generalversammlung. Weiter beschäftigte er sich mit der Totalrevision des Gütertransportgesetzes, mit den Aufgaben im Rahmen der Berufsausbildung sowie mit der Bedeutung und Entwicklung des Wagenladungsverkehrs – alles Themen also, die in diesem Jahresbericht andernorts vertieft behandelt sind.

## Präsidium

Präsident, Vizepräsident und Geschäftsführer (mit Nachfolger ab September 2024) trafen sich im Berichtsjahr acht Mal zu einem Arbeitslunch im Rahmen des «Präsidiums». Dabei wurden die anstehenden Pendenzen gesichtet und priorisiert, dem Geschäftsführer Unterstützung und Feedback gegeben sowie die anstehenden Vorstandssitzungen vorbereitet. Schliesslich konnte die Einarbeitung der Nachfolge des Geschäftsführers aufgelegt werden.



# SVS-GESCHÄFTS- STELLE

Die SVS-Geschäftsstelle umfasste im Berichtsjahr unverändert einen Geschäftsführer mit 80 Stellenprozenten und eine Assistentin mit 50 Stellenprozenten. Zwecks Einarbeitung des neuen Geschäftsführers wurde im Monat August die Geschäftsführer-Stelle doppelt besetzt.

Neben dem «Tagesgeschäft» wurde die Geschäftsstelle im Berichtsjahr mit einer Fülle von Projekten betraut, die in den vorangegangenen Teilen des Jahresberichts umfassend beschrieben sind. Dazu kamen die erwähnten Sitzungen mit dem Präsidium sowie die Teilnahme an

Verwaltungsrats- und Arbeitsgruppensitzungen des Europäischen Binnenschiffverkehrsverbands EBU.

Beim Logistik-Cluster versah der Geschäftsführer die Vertretung der SVS im geschäftsführenden Lenkungsausschuss.

Im Berichtsjahr stellte die SVS-Geschäftsstelle zudem weiterhin die administrative Abwicklung der Genossenschaft Tankanlagen BL sicher.





# SVS-ORGANE

2024 – 2027

## VORSTAND

**Christoph Brutschin**, Präsident

---

**Thomas Knopf**, Vizepräsident, Ultra-Brag AG

---

**Roland Blessinger**, Schweizerische Rheinhäfen

---

**Holger Bochow**, Contargo AG

---

**Daniel Buchmüller**, River Advice AG

---

**Lukas Curschellas**, Rhenus Port Logistics AG

---

**Kay Metzger**, Danser Switzerland AG

---

**Severin Plüss**, volenergy AG

---

**Florian Röthlingshöfer**, Schweizerische Rheinhäfen

---

**Peter Stalder**, stv. Kommissar ZKR

---

**Martin Ticks**, Birsterminal AG

---

**Maickel Uijtewaaal**, Stolt-Nielsen

---

**Olivier Waldner**, TAU Tanklager Auhafen AG

---

**Vakant**, Handelskammer beider Basel

## REVISOREN

**Hanni Röss**, Mettau

---

**Alain Schmitt**, Ultra-Brag AG, Basel

## GESCHÄFTSSTELLE

**André Auderset**, Geschäftsführer  
(bis August 2024)

---

**Simon Oberbeck**, Geschäftsführer  
(ab September 2024)

---

**Sylvie Pelloux**, Assistentin





SVS

Schweizerische Vereinigung für  
Schifffahrt und Hafenwirtschaft

Westquaistrasse 2  
CH-4057 Basel

Tel.: +41 61 631 29 19  
E-Mail: [info@svs-ch.ch](mailto:info@svs-ch.ch)  
[www.svs-ch.ch](http://www.svs-ch.ch)