

Elf Schiffe, aber Weltmacht spielen

Die Schweiz und die neue UNO-Steuer

Wie die Schweiz ihre Neutralität versenkt – und beim großen UNO-Steuerprojekt fleissig mitrudert

Während sich Binnenstaaten wie Liechtenstein, Bhutan und Burkina Faso in maritimer Zurückhaltung üben – mangels Ozean, versteht sich – sitzt die Schweiz seit 1955 artig an Deck der [International Maritime Organization](#) (IMO), der hochseetauglichen Klimakommandantur der UNO. Warum? Weil irgendwo zwischen Bern und Chiasso offenbar die Weltmeere warten.

Gründung & Zweck: Die Internationale Seeschifffahrts-Organisation (IMO) wurde [1948 auf einer UN-Konferenz in Genf gegründet](#). Das Gründungsdokument, das „Übereinkommen über die Internationale Seeschifffahrts-Organisation“, trat am 17. März 1958 in Kraft, nachdem es von 21 Staaten ratifiziert wurde, darunter sieben mit einer Handelsflotte von mindestens einer Million Bruttoregistertonnen. Die erste Sitzung der Organisation fand im Januar 1959 statt. Ursprünglich trug sie den Namen „Inter-Governmental Maritime Consultative Organization“ (IMCO), bevor sie 1982 in „International Maritime Organization“ (IMO) umbenannt wurde.

Gemäss Artikel 1(a) des Gründungsübereinkommens ist der Zweck der IMO:

„Eine Einrichtung für die Zusammenarbeit zwischen Regierungen im Bereich der staatlichen Regelungen und Praktiken in technischen Angelegenheiten aller Art, die die Schifffahrt im internationalen Handel betreffen, bereitzustellen; die allgemeine Annahme der höchstmöglichen Standards in Bezug auf die Sicherheit auf See, die Effizienz der Navigation sowie die Verhütung und Bekämpfung der Meeresverschmutzung durch Schiffe zu fördern und zu erleichtern.“

Sonderorganisation der Vereinten Nationen

Die IMO ist somit eine Sonderorganisation der Vereinten Nationen mit Sitz in London, die sich auf die Entwicklung und Pflege eines umfassenden Regelwerks für

Elf Schiffe, aber Weltmacht spielen: Die Schweiz und die neue UNO-Steuer

die internationale Schifffahrt konzentriert. Dieses Regelwerk umfasst Aspekte wie die Sicherheit und Effizienz der Schifffahrt sowie den Schutz der Meeresumwelt vor Verschmutzung durch Schiffe.

Die neue Mission: SDG und One World Governance.

Heute hat die IMO ihre Agenda neu justiert: Sie beruft sich auf die UN Sustainable Development Goals (*SDG – Nachhaltigkeitsziele*), speziell SDG 13 „Climate Action“. Unter diesem Deckmantel soll nun [eine weltweite CO₂-Abgabe eingeführt](#) werden. Symbolisch steht dieser Schritt für einen radikalen Systemwechsel, dem man sich bewusst sein sollte: Die UNO bzw. ihre Tochterorganisation würde erstmals selbstständig „Steuern“ erheben und wird damit unabhängiger von den Mitgliedsstaaten und anderen Beiträgen. Hinter diesem Klima-Etikettenschwindel verbirgt sich aber noch eine weitere Revolution:

Erstmals würde eine UNO-Organisation weltweit Steuern erheben, ohne Rücksprache mit nationalen Parlamenten. Ein echter Quantensprung hin zur One World Governance (Eine-Welt-Regierung) also – der globale Verwaltungsstaat nimmt Gestalt an.

Die IMO setzt damit ein brandgefährliches Präzedenzmodell:

One World Governance – finanziert durch globale Zwangsabgaben.

Was lange als Verschwörungstheorie galt, wird Realität: Eine supranationale Verwaltung schaltet die Nationalstaaten aus und schafft ihre eigenen Finanzströme. Die Sustainable Development Goals dienen dabei nur als Marketingmaske für:

- Steuerautonomie der UNO,
- globale Machtausweitung,
- Entmachtung der nationalen Souveränität.

Schweizer Sonderweg auf hoher See

Ja, die Schweiz ist Mitglied der IMO. Und ja, sie hat dem neuesten Coup zugestimmt: Eine globale CO₂-Abgabe auf die internationale Schifffahrt, beschlossen im April 2025. Ab 2028 sollen Schiffe über 5'000 Bruttoregistertonnen zur Kasse gebeten

werden. Die Einnahmen fliessen in den sogenannten „Net-Zero-Fonds“, mit dem saubere Technologien, Forschung und **der grüne Ablasshandel** mit Entwicklungsländern finanziert werden.

Dabei fährt die Schweiz gerade einmal 11 Hochseeschiffe unter eigener Flagge (Stand April 2025), mit einer gesamten Bruttoreaumzahl (BRZ) von rund 416'000.

Ein kleines Flottchen, das dennoch fleissig weltweite Abgaben mitbeschliesst.

Der Net-Zero-Fonds

Was genau ist der Net-Zero-Fonds? Der IMO-Net-Zero-Fonds ist das zentrale Finanzierungsinstrument des neuen „*Net-Zero Frameworks*“ der IMO. Dieser Fonds soll die Einnahmen aus der CO₂-Abgabe verwalten, die ab 2028 für Schiffe über 5'000 Bruttoregistertonnen gilt. Die Abgabe beginnt bei 100 US-Dollar pro Tonne CO₂ und kann bis zu 380 US-Dollar betragen, je nach Emissionsintensität.

Ziele des Fonds:

1. **Förderung emissionsarmer Technologien:** Reeder, die auf klimafreundliche Antriebe setzen, können finanzielle Unterstützung erhalten.
2. **Unterstützung von Entwicklungsländern:** Kapazitätsaufbau, Technologietransfer und Umsetzungsprogramme in weniger entwickelten Staaten, insbesondere in kleinen Inselstaaten.
3. **Just Transition:** Der Fonds soll soziale und wirtschaftliche Nebenwirkungen des Übergangs zu klimafreundlicher Schifffahrt abfedern.

Der Fonds könnte jährlich 30 bis 40 Milliarden US-Dollar generieren – ein globaler Klimazoll also, der nicht nur den CO₂-Ausstoss, sondern auch die geopolitische Ordnung neu bepreist.

Der schöne Schein

Die angeblichen Klimaschutzziele der IMO sind selbst nach eigenen Prognosen ein Witz: maximal 8% Emissionsreduktion bis 2030, weit entfernt vom Ziel von 20%. **Es geht also nicht um das Klima. Es geht um Geld. Und um Macht.** Wie immer!

Klingt nach Fortschritt. Nach globaler Verantwortung. Nach Applaus auf den nächsten Klimagipfeln. Tatsächlich aber riecht das Ganze schwer nach Bürokratie-Boost, Marktverzerrung und neuem Klimaimperialismus à la UNO. Denn entscheiden durfte – festhalten – eine Minderheit: [Gerade mal 63 Staaten stimmten dafür, 16 dagegen, 24 enthielten sich](#). Und die USA? [Die haben das ganze Schauspiel boykottiert](#).

Trumps klare Absage an den Klima-Zehnt

Die Vereinigten Staaten – unter Führung von Donald Trump 2.0 – haben den Laden verlassen, bevor er überhaupt richtig lief. Sie erklärten, sie würden keine Abgabe auf CO₂-Emissionen zahlen, die ihre Schiffe, ihre Wirtschaft oder ihre nationale Souveränität untergraben könnte. **Trump hält den menschengemachten Klimawandel für eine hochstilisierte Erfindung der globalen Bürokratie und UNO-Agenda-Jünger.** Er nennt das Pariser Klimaabkommen ein “Desaster” und den IMO-Klimafonds ein “Raubprojekt für Dritte-Welt-Umverteilung”. *America First* bedeutet eben auch: Kein Geld für Klimatribute.

Warum die Billigflaggenstaaten Ja sagten: Panama, Liberia und die Marshallinseln haben das neue CO₂-Regime vermutlich nicht aus Überzeugung unterschrieben. Sie denken pragmatisch: Wer Ja sagt, bleibt am Tisch, kann Einfluss auf die genaue Ausgestaltung nehmen und kassiert vielleicht auch noch etwas vom Net-Zero-Fonds ab. Die CO₂-Abgaben zahlen nämlich die Reeder – nicht die Staaten selbst. Dazu kommt die Möglichkeit, sich über den Fonds als „bedürftiges Entwicklungsland“ zusätzliches Geld zu sichern. Kurz: Image aufpolieren, mitkassieren, nichts riskieren. Ein echter Business-Deal im Kostüm des Klimaschutzes.

Die Gretchenfrage

Wie kommt es, dass 68 Staaten – also rund ein Drittel der IMO-Mitglieder – der Weltwirtschaft neue Zwangsabgaben verordnen können? Wo sind die anderen 127 Staaten? Viele enthielten sich oder fehlten schlichtweg. Die USA, der grösste Player auf den Weltmeeren, zogen sich demonstrativ aus den Verhandlungen zurück und drohten mit Gegenmassnahmen. Bezahlen werden sie garantiert nicht. Und der Rest? Wird entweder mitgezogen, kleingehalten oder übergangen.

Die 63 Befürworter kamen u. a. aus China, der EU, Indien, Brasilien, Norwegen,

Japan, Singapur und Südkorea. Die 16 Gegner? Saudi-Arabien, Russland, Iran, VAE, Malaysia, Venezuela & Co. – also Länder mit eigenen Interessen und Energiepolitik. 24 Staaten enthielten sich, darunter pazifische Inselstaaten, denen das alles nicht weit genug ging. Klingt nach „globale Einigung“, ist aber in Wahrheit: **ein klimabürokratischer Kuhhandel auf hoher See.**

Finanzierungsfrage: Wer zahlt, befiehlt?

Die IMO finanziert sich primär über Pflichtbeiträge der Mitgliedstaaten – berechnet nach deren Anteil an der Welthandelsflotte. Panama, Liberia und die Bahamas zahlen besonders viel, weil sie besonders viele Schiffe registrieren. Zusätzlich fließen Mittel aus freiwilligen Beiträgen, bilateralen Vereinbarungen, Treuhandfonds (z. B. für *Emissionsreduktion*) und aus Spenden. Die künftige CO₂-Abgabe ist der logische nächste Schritt: eine permanente Einnahmequelle für die IMO, ausserhalb der Kontrolle von Parlamenten oder Wählern. Globaler Ablasshandel in Reinform.

Fazit:

Die IMO hat das Ruder herumgerissen. Aber nicht in Richtung Klimarettung, sondern in Richtung zentral gesteuerter Bepreisung, fernab demokratischer Kontrolle. Und die Schweiz schippert einmal mehr gut gelaunt mit, auch wenn sie gar keinen Meereshafen hat. Dafür aber den moralischen Kompass immer fest auf UNO-Kurs.

Aber: Wer nicht will, zahlt nicht. Die Lücke im Imperium Die Statuten der Internationalen Seeschiffahrts-Organisation (IMO) sehen keine ausdrückliche Befugnis vor, neben den Mitgliedsbeiträgen eigenständig Steuern oder Abgaben zu erheben. Die Gründungsurkunde der IMO, 1948 verabschiedet, definiert ihre Hauptaufgabe als die Förderung der Zusammenarbeit zwischen Regierungen in technischen Fragen der Handelsschiffahrt, insbesondere in Bezug auf Sicherheit, Effizienz und Umweltschutz. Eine klare rechtliche Grundlage für die Erhebung von Steuern oder Abgaben existiert nicht.

Einige Experten argumentieren zwar, dass vage Formulierungen in der Gründungsurkunde (z.B. „*Mechanismen für Zusammenarbeit*“ bei staatlicher Regulierung) als Basis für Abgaben herhalten könnten. [Doch das wäre eine extrem](#)

weitreichende Interpretation.

Fakt ist, die IMO besitzt keine eigene Steuerhoheit. Jegliche Abgaben müssen von den Mitgliedstaaten übernommen, ratifiziert und in nationales Recht umgesetzt werden. Staaten wie die USA, Russland oder Saudi-Arabien, die der neuen CO₂-Abgabe nicht zustimmen, sind nicht verpflichtet zu zahlen. Ohne nationales Gesetz bleibt die Abgabe wirkungslos für deren Reedereien.

Kurz: Die neue „globale Steuer“ der IMO funktioniert nur bei Staaten, die freiwillig mitmachen. Wer nicht mitzieht, bleibt ausserhalb des neuen UNO-Finanzimperiums. Eine Zwangsbeglückung aller 195 Staaten ist juristisch unmöglich. Das Imperium hat Lücken – noch.

Nochmal zur Schweiz

Die Schweiz und ihre Neutralität. Statt sich wenigstens zu enthalten – wie es eine neutrale Nation tun sollte, die überdies nur eine Handvoll Hochseeschiffe besitzt – **nickt die Schweiz brav alles ab, was nach UNO, SDG und globaler Agenda riecht.** Wie viele Beweise müssen noch auf den Tisch, bis auch der Letzte merkt: Die Classe Politique der Schweiz nutzt jede Gelegenheit, nicht neutral zu sein. Ein Schifflein für die Weltrettung, ein Dampfer für die Moral – und ein Tanker für die Anbiederung an die neue Weltordnung.

Der weitere Fahrplan des Vorhabens:

- **Herbst 2025:** Formelle Annahme des „Net-Zero Framework“ durch die IMO.
- **2027:** Inkrafttreten der neuen Bestimmungen (*16 Monate nach Annahme*).
- **2028:** Start der CO₂-Abgabe.
- **2030:** Zielmarke: 30-40 Milliarden USD Einnahmen jährlich.
- **2028:** Revision der IMO-GHG-Strategie mit dem Ziel, die Zügel weiter anzuziehen.

Globale Folge:

Einmal etabliert, kann die UNO direkt Gelder eintreiben, Armeen aufbauen, Gerichte finanzieren, Sozialprogramme lenken – ohne nationale Parlamente. Die IMO hat das erste grosse Einfallstor geöffnet. Nicht eine einmalige Kollekte für die Klima-Mission, sondern ein jährlicher Dauerregen von 30-40 Milliarden Dollar – direkt in die UNO-

Elf Schiffe, aber Weltmacht spielen: Die Schweiz und die neue UNO-Steuer

Kassen. Die UNO fängt an, sich wie ein eigener Weltstaat zu finanzieren – und die IMO ist wohl nur der erste Testballon.



Weitere Quellen

- <https://www.imo.org/en/MediaCentre/PressBriefings/pages/IMO-approves-net-zero-regulations.aspx>
- <https://mykn.kuehne-nagel.com/news/article/imo-approves-historic-carbon-price-agreement-15-Apr-2025>
- <https://yaleclimateconnections.org/2025/04/worlds-cargo-ships-to-pay-more-for-dirty-fuel-under-new-rules/>
- <https://www.ft.com/content/d614416a-1ee2-44da-b6c4-fa4b064d6349>
- <https://www.rivieramm.com/news-content-hub/news-content-hub/the-great-compromise-imo-agrees-to-global-carbon-price-for-shipping-84527>
- https://de.wikipedia.org/wiki/Schweizer_Hochseeschifffahrt
- https://de.wikipedia.org/wiki/Internationale_Seeschifffahrts-Organisation
- <https://www.imo.org/en/OurWork/PartnershipsProjects/Pages/Funding.aspx>
- <https://www.imo.org/en/About/HistoryOfIMO/Pages/Default.aspx>
- <https://www.sidley.com/en/insights/newsupdates/2025/04/the-international-maritime-organization-net-zero-framework-a-new-era-of-decarbonization-for-shipping>
- <https://apnews.com/article/98ff23ca4739d8b4fc5a8f941a7ca0c4>
- <https://gcaptain.com/u-s-withdraws-from-critical-imo-climate-meeting-threatens-retaliation-over-emissions-pricing>
- <https://www.reuters.com/sustainability/boards-policy-regulation/us-exits-carbon-talks-shipping-urges-others-follow-document-2025-04-09>
- <https://www.theguardian.com/environment/2025/apr/09/us-say-plan-for-levy-on-ships-producing-carbon-emissions-will-drive-inflation>
- <https://www.imo.org/en/MediaCentre/HotTopics/Pages/Cutting-GHG-emissions.aspx>