

HWWI STUDIE

Nr. 7

Simulation der Auswirkungen der US-Zölle auf den Wirtschaftsstandort Hamburg (Stand: Herbst/Winter 2025)

Stephen Sacht



Hamburgisches
WeltWirtschaftsinstitut

Autor:

STEPHEN SACHT (sacht@hwwi.org)
Hamburgisches WeltWirtschaftsInstitut (HWWI),
Christian-Albrechts-Universität zu Kiel (CAU)

Auftraggeber der Studie:

SENAT DER FREIEN UND HANSESTADT HAMBURG,
BEHÖRDE FÜR WIRTSCHAFT, ARBEIT UND INNOVATION

Impressum

Publikationsreihe: HWWI Studien, ISSN 2940-2301

Hamburgisches WeltWirtschaftsInstitut (HWWI)
Wissenschaftlicher Direktor: Prof. Dr. Michael Berlemann
Geschäftsführer: Dr. Dirck Süß
Mönkedamm 9 | 20457 Hamburg
Tel.: +49 40 340576-0 | Fax: +49 40 340576-150
info@hwwi.org | www.hwwi.org

© HWWI | Hamburg | Dezember 2025

Ohne ausdrückliche Genehmigung des Urhebers ist es nicht gestattet, diese Untersuchung/Auswertung oder Teile davon in irgendeiner Weise zu vervielfältigen oder zu verbreiten. Lizenzausgaben sind nach Vereinbarung möglich. Ausgenommen ist die journalistische und wissenschaftliche Verbreitung.



Gliederung

1	Vorbemerkungen	7
2	Untersuchungsergebnisse	9
2.1	Parametrisierung des Schocks	9
2.2	Ergebnisse auf nationaler und Landesebene	12
2.3	Ergebnisse auf Branchenebene	14
3	Fazit	19
	Zitierte Literatur	21
	Appendices	23
A	Sensitivitätsanalyse: Zollaufschläge für Pharmazeutische Produkte von 100%	23



Zusammenfassung

Die vorliegende Studie befasst sich mit der Frage, wie sich zollpolitische Maßnahmen der Trump-Administration voraussichtlich kurzfristig auf die Wirtschaft Hamburgs auswirken würden. Die Ausgangslage wird durch das bestehende US-Zollregime beschrieben, das im Herbst/Winter 2025 seine Gültigkeit besitzt. Konkret werden die Regelungen zum Stichtag 1. November 2025 für die Analyse berücksichtigt. Als Grundlage gelten die Vereinbarungen mit der Europäischen Union ausgehend von den am 27. Juli und 27. August 2025 erfolgten Festschreibungen. Für die Volksrepublik China gelten die Zollaufschläge gemäß der geschlossenen Übereinkunft vom 30. Oktober 2025. Für den Rest der Welt werden durchschnittliche Zollaufschläge unterstellt, deren zeitlicher Ursprung der 2. April 2025 ist und die sich zudem auf bilaterale Abkommen stützen, die seit dem sogenannten “Liberation Day” geschlossen worden sind. Darüber hinaus werden bestehende Gegenzölle auf Einfuhren aus den Vereinigten Staaten explizit berücksichtigt, sofern diese erhoben werden. Die vorliegende Studie ist von Relevanz, auch wenn sich derzeit der US Supreme Court mit der Rechtmäßigkeit der erhobenen Zölle nach dem International Emergency Economic Powers Act (IEEPA) befasst, da bei einer Niederlage vor dem obersten Gerichtshof nicht ausgeschlossen werden kann, dass die US-Regierung weitere Gesetze und Verordnungen nutzt, um ihre Zollpolitik zu stützen.

Im Fokus der Analyse stehen die kurzfristigen Entwicklungen sowohl auf nationaler als auch Landesebene sowie hinsichtlich der Branchenentwicklung in Hamburg. Die Hauptegebnisse lassen sich wie folgt zusammenfassen:

- Die konjunkturellen Auswirkungen der unterstellten US-Zollpolitik auf andere Nationalstaaten sind sehr gering. Dagegen würden sich die USA selbst in einer Situation der Stagflation, d.h. des gleichzeitigen Auftretens von Inflation und Rückgängen im Bruttoinlandsprodukt sowie der Beschäftigung, wiederfinden.
- Für Hamburg prognostiziert das HWWI-Modell einen neutralen Gesamteffekt auf das Bruttoinlandsprodukt und die Beschäftigung auf aggregierter Ebene. Der Rückgang in der Investitionsgüternachfrage wird dabei ex post durch Anstiege im privaten

Konsum und im Außenbeitrag kompensiert. Die Entwicklung auf Branchenebene ist vorrangig davon abhängig, ob die betreffenden Branchen mit Zollaufschlägen konfrontiert sind (Güterproduktion) oder nicht (Dienstleistungen).

- Die am Hamburger Seehafen erbrachten Dienstleistungen mit Fokus auf den Güterverkehr würden aufgrund der zollbedingten Disruption im Welthandel weniger nachgefragt werden. Dagegen würde der Hamburger Flughafen mit Schwerpunkt auf die Passagierbeförderung aufgrund positiver Entwicklungen im regionalen Konsum leichte Zuwächse verzeichnen.
- Für die Entwicklung der Hamburger Branchen, welche dem US-Zollregime ausgeliefert sind, sind maßgeblich sowohl der direkte Preiseffekt als auch der Relativpreiseffekt mit Bezug auf die unterschiedlichen Zollaufschläge für alle Nicht-US-Regionen ausschlaggebend. Während Zölle auf EU-Waren sich negativ auf den Branchenoutput auswirken (Direktpreiseffekt), kann eine geringe Zollbelastung im Vergleich zu anderen Nicht-US-Regionen, insbesondere China, unter diesen Bedingungen einen Wettbewerbsvorteil generieren (Relativpreiseffekt).
- Exemplarisch kann dies anhand der Entwicklung der Branchen *Automobile* und *Pharmazeutische Produkte* verdeutlicht werden. Aufgrund einer hohen Differenz in den Zollaufschlägen auf Güter aus der EU im Vergleich zu China und dem Rest der Welt erlangt die Hamburger *Automobilbranche* einen relativen Wettbewerbsvorteil. In der Folge nimmt die Produktion von vornehmlich Autoteilen zu. Die Branche *Pharmazeutische Produkte* würde dagegen einen kaum wahrnehmbaren Rückgang in der Wertschöpfung erfahren, da die Differenz in den Zollaufschlägen gering ausfällt und daher der negative Direktpreiseffekt leicht dominiert.
- Ausgehend von der Androhung der US-Regierung, *Pharmazeutische Produkte* aus allen Nicht-US-Regionen potenziell mit Zollaufschlägen von 100% zu belegen, zeigen die Resultate einer Sensitivitätsanalyse, dass die entsprechende Hamburger Branche signifikant negative Entwicklungen in Produktion und Beschäftigung erfahren würde. Der Grund hierfür liegt in der Beseitigung jeglichen Wettbewerbsvorteils, d.h. der Neutralisierung des Relativpreiseffektes aufgrund universell gleich hoher Zollaufschläge, die für das Produkt in diesem Sonderszenario gelten.
- Die Wahrscheinlichkeit, negative Effekte eines Handelskonflikts vermeiden zu können, ist abhängig sowohl von der Differenz der Zollaufschläge, die für alle Nicht-US-Regionen unterschiedlich ausfallen, als auch von der Entwicklung im Welthandel. Somit sollten die bestehenden niedrigen Zölle auf Güter aus der EU erhalten bleiben, wenn diese nicht gänzlich abgeschafft werden. Dieser Umstand würde den Hamburger Branchen unter dem geltenden Zollregime ggf. Wettbewerbsvorteile ermöglichen. Des Weiteren ist eine breite Diversifizierung des Hamburger Handelsportfolios zwecks Partizipation am zollfreien Handel mit den Nicht-US-Regionen weiterhin erstrebenswert, sollten die USA an ihrer destruktiven Handelspolitik festhalten.



1. Vorbemerkungen

Die Zollpolitik der USA unter der Führung von Präsident Donald Trump ist und bleibt erratisch und somit von Unsicherheit geprägt. So sieht die Zollvereinbarung mit der Europäischen Union vom 27. Juli 2025 unter anderem einheitliche Zollsätze auf fast sämtliche Gütergruppen von 15% vor, während die *Stahl- und Aluminiumbranchen* sich Zollaufschlägen von 50% gegenübersehen. Ein Sonderzoll wird für *Pharmazeutische Produkte* aufgrund der Unterscheidung von Generika und angebotenen Markenprodukten erhoben. Ganz ausgenommen von jeglichen Abgaben auf Einfuhren aus der EU in die USA sind Flugzeuge, kritische Rohstoffe und Halbleiterausrüstungen. Die EU erhebt ihrerseits keine Gegenzölle und strebt einen teilweisen Abbau von Handelshemmnissen an, welche die Zollproblematik nicht betreffen. Obwohl diese Regelungen in einem Abkommen vom 27. August 2025 weiter konkretisiert wurden, bleibt unklar, ob und wie spezifische Verpflichtungen der EU gegenüber den USA umgesetzt werden können. Hierzu gehören der Kauf von US-Flüssigerdgas, Öl und Kernenergie im Wert von 750 Milliarden Dollar sowie US-KI-Chips im Wert von mindestens 40 Milliarden Dollar bis 2028. Des Weiteren sollen europäische Unternehmen ebenfalls bis 2028 angehalten werden, zusätzliche 600 Milliarden Dollar in den USA zu investieren.

Die Volksrepublik China sieht sich als der größte US-Konkurrenz im Welthandel einer andauernden, von der Trump-Regierung inszenierten Drohkulisse ausgesetzt. Die ursprünglichen Verlautbarungen am "Liberation Day", dem 2. April 2025, sahen Zollaufschläge auf chinesische Exporte in die USA von bis zu 145% vor. Die chinesische Regierung antwortete mit Gegenzöllen in Höhe von 125%. Ausgehend von einem am 29. Juli 2025 beschlossenen Moratorium wurden die gegenseitigen Zollaufschläge für einen Zeitraum von 3 Monaten pausiert. Im Streit um die Ausfuhr von seltenen Erden aus China in die USA, d.h. einer Ressource, die in einer Vielzahl von Produktionsprozessen einen integralen Bestandteil darstellt, drohte US-Präsident Trump am 14. Oktober 2025 mit einer drastischen Erhöhung der Zölle nach Ablauf des Moratoriums zum 1. November 2025. In weiteren bilateralen Verhandlungen konnte eine Eskalation des Handelsstreits zwischen den beiden Großmächten zum genannten Stichtag jedoch abgewendet werden. Zurzeit

betragen die Zölle auf chinesische Einfuhren in die USA 20% bis 70% je nach Güterklasse und bestehenden Ausnahmen. China erhebt seinerseits Gegenzölle von 10%.

Länder aus dem Rest der Welt, d.h. ohne Berücksichtigung der EU und Chinas, sehen sich ebenfalls stetigen Anpassungen der sie betreffenden US-Handelspolitik ausgesetzt. So verdoppelten sich z.B. die Zollaufschläge auf indische Exporte in die USA am 27. August 2025 von 25% auf 50% aufgrund der Ablehnung der US-Regierung hinsichtlich der Ölimporte Indiens aus Russland. Kanada als einer der größten und somit wichtigsten Handelspartner der USA sah sich zunächst einem bereits am 1. Februar 2025 verhängten einheitlichen Zollsatz von 25% gegenüber. Im Zeitlauf stieg dieser auf 35% und sogar auf 50% für *Eisen und Stahl* sowie *Verarbeitete Metallprodukte*. Aufgrund einer diplomatischen Meinungsverschiedenheit wurden am 25. Oktober 2025 die bestehenden Zollsätze um zusätzlich 10% erhöht. Insbesondere der letztgenannte Vorgang zeigt deutlich, dass zum gegenwärtigen Zeitpunkt jederzeit mit schnellen und mitunter heftigen zollpolitischen Entscheidungen der USA zu rechnen ist.

Hamburg sowie Gesamtdeutschland sind direkt von den Zöllen auf Exporte aus der EU betroffen. Es bleibt somit notwendig abzuschätzen, wie sich das derzeit bestehende Zollregime der USA auf die deutsche Wirtschaft, insbesondere Hamburgs, auswirken könnte. So ist beispielsweise der Hamburger Seehafen, vornehmlich die Branche *Wassertransport* mit ihrer großen wirtschaftlichen Bedeutung für das Bundesland, maßgeblich abhängig von den aufgrund der US-Handelspolitik stattfindenden Verschiebungen und Anpassungen im Welthandel. Donald Trumps Ankündigungen einer möglichen Anhebung von Zöllen auf Medikamente auf einen weltweit geltenden einheitlichen Satz von 100% würden auch für die Hamburger Branche *Pharmazeutische Produkte* nicht ohne Folgen bleiben.

Die vorliegende Studie untersucht im Kern die kurzfristigen Auswirkungen des hier skizzierten zollpolitischen Szenarios auf die Wirtschaft Hamburgs mithilfe des Computable General Equilibrium (CGE) Modells des HWWI. Daneben werden auch die Effekte auf Deutschland und andere Nationen insgesamt dargestellt. Ein CGE-Modell ermöglicht eine modellbasierte Bewertung makroökonomischer Entwicklungen, indem integrale Abhängigkeiten zwischen wirtschaftlichen Variablen wie dem Bruttoinlandsprodukt (BIP) und der Gesamtbeschäftigung berücksichtigt werden. Ein CGE-Modell dient als Analyseinstrument, das ein mathematisches Gleichungssystem mit empirischen Daten (angegeben in Niveaugrößen) auf Grundlage ökonomischer Annahmen verknüpft. Datenpunkte werden dabei als Produkt aus der Menge und dem Preis jedes Gutes für ein bestimmtes Basisjahr ausgedrückt. Die Daten basieren u.a. auf Veröffentlichungen von Eurostat sowie der 11. Version der GTAP-Datenbank (Aguiar u. a. 2022). Es werden jeweils 40 Branchen nach NACE-Klassifizierung in der NUTS2-Region Hamburg, dem Rest von Deutschland, der EU, China, dem Rest der Welt und den USA berücksichtigt. Simulationsergebnisse werden im Allgemeinen als prozentuale Änderungen der Modellvariablen im Verhältnis zu ihren Anfangswerten angegeben. Es ist zu beachten, dass die hier diskutierten Simulationsergebnisse auf einer breiten empirischen Datenbasis beruhen, jedoch aufgrund der Komplexität des Modells nicht der Anspruch erhoben wird, die zukünftige wirtschaftliche Entwicklung exakt zu prognostizieren. Der Aufbau der Studie ist wie folgt: Kapitel 2 liefert die zentralen Ergebnisse der Analyse. Kapitel 3 fasst zusammen und zieht einige Schlussfolgerungen.



2. Untersuchungsergebnisse

2.1 Parametrisierung des Schocks

Das HWWI-eigene CGE-Modell erlaubt die Erhebung bzw. Erhöhung von Handelsteuern in Form von Wertsteueraufschlägen, umgangssprachlich auch als Zollaufschläge bzw. Zölle bezeichnet. Die Erhebung von Handelssteuern führt demnach zu einer Steigerung der Bruttohandelspreise. Der Fokus der Analyse liegt auf Zollaufschlägen, die auf Importe erhoben werden. Zieladressaten sind die EU, China, der Rest der Welt sowie die USA selbst, wenn Gegenzölle auf Importe aus den USA in Nicht-US-Regionen anfallen. Eine Übersicht zu den verhängten Zollaufschlägen sowie eine detaillierte Darstellung der einzelnen Branchen können der Tabelle 1 entnommen werden. Als Grundlage für die Feststellung dieser Zollaufschläge und eventueller Gegenzölle dienen u.a. die Veröffentlichungen der US-Regierung (The White House [2025a,b,c,d,e,f](#)), der Europäischen Kommission (European Commission [2025a,b](#)), Chinas (Office of the Customs Tariff Commission of the State Council [2025](#)) sowie Kanadas (Department of Finance Canada [2025](#); The Canada Border Services Agency [2025](#)).

Folgende Besonderheiten sind zu beachten. Es werden Zollaufschläge lediglich auf Waren erhoben, d.h. Dienstleistungen bleiben zollfrei. Die geforderten Ausgaben der EU in Höhe von 750 Milliarden bzw. 40 Milliarden Dollar für Energie und KI-Chips bleiben aufgrund fehlender, über die Absichtserklärung hinausgehender Regelungen genauso unberücksichtigt wie die gewünschten 600 Milliarden an Investitionsausgaben von EU-Unternehmen in den USA.

Aufgrund der unterschiedlichen Behandlung von Generika und angebotenen Markenprodukten wird aufgrund des jeweiligen ausgewiesenen Handelsvolumens mit den USA für *Pharmazeutische Produkte* aus der EU ein Sonderzoll von 11% anstatt 15% unterstellt. Da Flugzeuge, kritische Rohstoffe und Halbleiterausrüstungen von Zollaufschlägen ausgenommen sind, gilt für die entsprechenden EU-Branchen *Sonstiges Transportequipment*,

Nichtmetallische Mineralprodukte sowie *Computer, Elektronik und Optische Geräte* unter Berücksichtigung des jeweiligen Anteils an der Produktion ein Zollaufschlag von 13,5% anstatt 15%. Bezogen auf den Rest der Welt wurde die jüngste Erhöhung der Zölle auf kanadische Produkte bereits inkludiert. Gegenzölle auf Importe aus den USA in den Rest der Welt fallen aufgrund der Vielzahl der US-amerikanischen Handelspartner vernachlässigbar gering aus. Die Ausnahme stellen Zollaufschläge für US-Waren von 6% auf *Eisen und Stahl*, *Verarbeitete Metallprodukte* und *Automobile* dar. Zurückzuführen ist dies auf die entsprechenden Gegenzölle Kanadas auf diese Warengruppen in Höhe von 25%, die aufgrund des sehr hohen Handelsvolumens mit den USA durchschlagen.

Abschließend sei zu beachten, dass die Automobil- und Automobilteileproduktion in der Industrie *Automobil* zusammengefasst sind und dass daher eine Unterscheidung bzw. Disaggregation von beiden Teilindustrien aufgrund der zur Verfügung stehenden Daten nicht möglich ist. Für Hamburg ist vorrangig die Automobilteileproduktion von Bedeutung. Wir tragen diesem Umstand im Verlauf unserer Analyse bei der Interpretation der Simulationsergebnisse Rechnung.

Tabelle 1: Zollaufschläge in % auf Importe in die USA aus ...

Wirtschaftszweig	...der EU	...China*	...dem RW**
Landwirtschaftliche Erzeugnisse (inkl. Fischfang)	15	27,5 (10)	15
Bergbau	15	20 (10)	15
Gasversorgung	15	20 (10)	20
Lebensmittel	15	27,5 (10)	15
Sonstige Industrieprodukte	15	27,5 (10)	15
Öl- und Kohleprodukte	15	20 (10)	20
Chemische Produkte	15	45 (10)	15
Pharmazeutische Produkte	11	20 (10)	15
Kunststoffe	15	45 (10)	15
Nichtmetallische Mineralprodukte	13,5	27,5 (10)	15
Eisen und Stahl	50	70 (10)	52,5 (6)
Nichtverarbeitete Metalle	50	70 (10)	52,5
Verarbeitete Metallprodukte	15	45 (10)	15 (6)
Computer, Elektronik und Optische Geräte	13,5	45 (10)	15
Elektrische Geräte	15	45 (10)	15
Maschinenbau	15	45 (10)	15
Automobile	15	45 (10)	25 (6)
Sonstiges Transportequipment	13,5	27,5 (10)	15
Sonstige Werkzeuge	15	45 (10)	15
Elektrizitätserzeugung (Kohle)	0	0	0
Elektrizitätserzeugung (Gas)	0	0	0
Elektrizitätserzeugung (Sonstige)	0	0	0
Elektrizitätserzeugung (Photovoltaik)	0	0	0
Elektrizitätserzeugung (Wind)	0	0	0
Elektrizität (Transport)	0	0	0
Baugewerbe	0	0	0
Groß- und Einzelhandel	0	0	0
Gastgewerbe	0	0	0
Landtransport	0	0	0
Wassertransport	0	0	0
Lufttransport	0	0	0
Lager- und Supporttätigkeiten	0	0	0
Finanzgewerbe	0	0	0
Versicherungen	0	0	0
Vermietung und Verpachtung	0	0	0
Sonstige Serviceprodukte und -dienstleistungen	0	0	0
Erholung, Sport und Kultur	0	0	0
Öffentlicher Dienst	0	0	0
Bildung	0	0	0
Gesundheit und soziale Arbeit	0	0	0

Anmerkungen: Zollaufschläge werden ausschließlich auf Gütergruppen erhoben. Die farblich markierten Einträge dienen als Grundlage für die Besprechung im Haupttext. Angaben der ausgewählten Quellen im Haupttext.

* China erhebt einen einheitlichen Gegenzoll von 10% (Angabe in Klammern).

** Für den Rest der Welt (RW) werden Gegenzölle von jeweils 6% auf *Eisen und Stahl*, *Verarbeitete Metallprodukte* und *Automobile* ausgewiesen (Angabe in Klammern).

2.2 Ergebnisse auf nationaler und Landesebene

Die prozentualen Entwicklungen ausgewählter makroökonomischer Indikatoren auf nationaler Ebene und für Hamburg sind in Tabelle 2 dargestellt. Es handelt sich konkret um die prozentualen Ex-post-Änderungsraten, welche sich für einen Zeithorizont von bis zu zwei Jahren nach Beendigung aller Anpassungsprozesse ergeben.

Tabelle 2: Entwicklung makroökonomischer Indikatoren in %.

Indikatoren	Regionen					
	Hamburg	DTL	USA	China	EU	RW
Bruttoinlandsprodukt	0,0	0,0	-1,1	-0,3	0,0	-0,1
Beschäftigung	0,0	0,0	-0,9	-0,4	0,0	-0,1
Inflationsrate	-0,8	-0,7	+2,7	-1,7	-0,8	-1,0
Private Konsumgüternachfrage	+0,1	+0,1	-0,8	-0,3	+0,1	-0,1
Private Investitionsgüternachfrage	-0,6	-0,7	-1,6	-0,4	-0,4	-0,5
Außenbeitrag	+0,5	+0,4	-6,1	+0,2	+0,5	+0,8

Anmerkung: Die prozentualen Änderungen beziehen sich auf einen Zeitraum von bis zu zwei Jahren. Angaben in Realgrößen. EU ohne Deutschland (DTL). RW kennzeichnet den Rest der Welt.

Bezogen auf das Bruttoinlandsprodukt (BIP) und die Beschäftigungsentwicklung sind die Effekte des auferlegten US-Zollregimes außerhalb der USA kaum wahrnehmbar. Der Simulation zufolge wäre der kurzfristige Effekt auf das BIP und die Beschäftigung Deutschlands und der restlichen EU gleich Null. In beiden Regionen wird demnach der Rückgang der privaten Investitionsgüternachfrage (-0,7% bzw. -0,4%) durch leichte Anstiege der Konsumgüternachfrage (jeweils +0,1%) sowie des Außenbeitrags (+0,4% bzw. +0,5%) aufgefangen. Letztgenannte Entwicklung ist hauptsächlich auf einen Rückgang des Importvolumens in beiden Regionen (-0,1% bzw. -0,5%) zurückzuführen. Der damit einhergehende Preisverfall bei Importgütern hat aufgrund der Änderung des realen Austauschverhältnisses einen positiven Effekt auf den Konsum, da gemäß Tabelle 2 sämtliche ausländische Währungen (mit Ausnahme des US-Dollars) an Wert verlieren.

China sowie der Rest der Welt würden minimale negative Änderungen in der Wertschöpfung (-0,3% bzw. -0,1%) und geringe Arbeitsmarkteffekte (-0,4% bzw. -0,1%) erfahren, da in beiden Regionen auch die private Konsumgüternachfrage zurückgeht (-0,3% bzw. -0,1%). Die Vereinigten Staaten jedoch würden als größter Verlierer aus dem Handelskonflikt hervorgehen: Sowohl das BIP (-1,1%) als auch die Beschäftigung (-0,9%) würden zurückgehen, während der Anstieg der Inflationsrate (+2,7%), ausgelöst durch die erhöhten Zollaufschläge und den Anstieg der Importpreise, dem Wahlkampfversprechen Donald

Trumps zuwiderlaufen würde, wonach Preissteigerungen bekämpft werden sollten. Die negative wirtschaftliche Entwicklung fußt hauptsächlich auf dem Rückgang des Außenbeitrags (-6,1%), da aufgrund des US-Zollregimes sowohl das Importvolumen sinkt (-20,8%) als auch die Exporte aufgrund von Gegenzöllen zurückgehen (-26,9%).

Für Hamburg ist dagegen ebenfalls eine unveränderte Wirtschaftsleistung zu erwarten, da das BIP und die Beschäftigung Änderungsraten von Null aufweisen. Auch im Fall Hamburgs stehen die (leicht) positiven Entwicklungen im Konsum (+0,1%) und im Außenbeitrag (+0,5%) dem Rückgang der Investitionsgüternachfrage (-0,6%) entgegen. Es lässt sich somit schlussfolgern, dass Hamburg, ausgehend von den aggregierten Ergebnissen, weder ein Gewinner noch ein Verlierer des derzeitigen Handelskonflikts mit den USA wäre. Dies gilt jedoch nicht zwangsläufig für die einzelnen Hamburger Wirtschaftsbranchen, da diese sich aufgrund unterschiedlicher Zollaufschläge asymmetrisch Handelseinbußen gegenübersehen, während eventuelle Zolldifferenzen in Relation zu anderen Nicht-US-Regionen ebenfalls einen Einfluss auf die Wettbewerbsfähigkeit entfalten können. Eine detaillierte Diskussion hierzu erfolgt im nächsten Abschnitt.

2.3 Ergebnisse auf Branchenebene

Die Prognoseergebnisse auf Basis der Ex-post-Resultate (d.h. nach Beendigung aller Anpassungseffekte) für die einzelnen Hamburger Wirtschaftszweige sind in Tabelle 3 dargestellt. Das bestehende US-Zollregime generiert auf industrieller Ebene Gewinner und Verlierer des globalen Handelskonflikts. Diese Entwicklung lässt sich dadurch erklären, dass sämtliche Nicht-US-Regionen mit den USA in einem Handelskonflikt stehen, jedoch nicht untereinander. Die bestehenden Zollbeschränkungen veranlassen die Nicht-US-Regionen dazu, sich untereinander neue Absatz- und Bezugsmärkte zu suchen bzw. auf bereits bestehenden Märkten stärker aktiv zu werden. Entscheidend für die industrielle Wertschöpfung ist die durch das Zollregime veränderte Wettbewerbssituation. Konkret werden die folgenden Effekte zur Erklärung der ökonomischen Anpassungsprozesse berücksichtigt:

- Zollaufschläge führen in einer isolierten Betrachtung zu einem Rückgang der Ausfuhren in die USA, da sich die Einfuhrpreise für sämtliche EU-Produkte verteuern, die dem Zollregime unterliegen. Dieser **Direktpreiseffekt** wirkt umso gravierender, je höher der US-Exportanteil der jeweiligen Hamburger Branche ausfällt.

Eine gesondert durchgeführte CGE-Simulation zeigt auf, dass nahezu sämtliche Hamburger Branchen, die Zollaufschlägen ausgesetzt sind, einen Rückgang der Industrieproduktion erfahren würden, wenn Zollaufschläge *einzig* auf EU-Produkte erhoben würden. Auf Länderebene würden das BIP und die Beschäftigung in Hamburg in diesem (fiktiven) Szenario demnach um 0,13% bzw. 0,20% zurückgehen.

- Eine geringe Zollbelastung Hamburger Branchen im Vergleich zu anderen Nicht-US-Regionen, insbesondere China, kann zu einem Wettbewerbsvorteil führen. Dieser, aufgrund der Asymmetrie in der Ausgestaltung des US-Zollregimes, einsetzende **Relativpreiseffekt** steigert somit die Attraktivität der Hamburger Produkte und wirkt dem Direktpreiseffekt entgegen, sofern die Zolldifferenz signifikant stark ausgeprägt ist. In diesem Fall werden Einfuhren aus Hamburg gegenüber denen aus den restlichen Nicht-US-Regionen von den US-Konsumenten trotz der für die EU geltenden Zollaufschläge vorrangig bevorzugt.

Umgekehrt gilt diese Aussage ebenfalls für den Fall, dass Gegenzölle auf US-Einfuhren nach China und/oder den Rest der Welt erhoben werden und Hamburger Produkte für diese Nicht-US-Regionen somit kostengünstiger zu beschaffen sind.

- Es kann gezeigt werden, dass es zu einem (initialen) **Preisverfall für Zwischenprodukte** kommt, die direkt dem Handelssteuerschock ausgesetzt sind. Es ergibt sich in direkter Folge des Anhebens der US-Zölle auf Einfuhren, dass die US-Nachfrage nach diesen Produkten aufgrund höherer Einfuhrpreise sinkt. Der daraus resultierende Angebotsüberschuss führt somit in einer weiteren Multiplikatorrunde zu sinkenden Preisen. Dies betrifft auf Basis der in dieser Studie unterstellten Szenarien sämtliche Nicht-US-Regionen inklusive Hamburg.

Die Wirtschaftszweige in der Hansestadt partizipieren somit an dem eintretenden Preisverfall von regionalen sowie importierten Gütern aus anderen Nicht-US-Regionen. Dies bedeutet, dass die Hamburger Wirtschaftszweige anfänglich umso stärker von geringeren Preisen für Zwischenprodukte aus Nicht-US-Regionen (relativ zu denen aus den USA) profitieren können, je mehr sie in den entsprechenden interregionalen Handelsverflechtungen eingebunden sind. Dieser Effekt ist hauptsächlich für die Hamburger Dienstleistungsunternehmen von Bedeutung, da diese von Zollaufschlägen befreit sind.

Die Spalten 2 bis 4 in Tabelle 3 geben Auskunft über die Entwicklung des Branchennutputs, des Branchenpreises sowie der Beschäftigung für jede Branche nach Beendigung sämtlicher Anpassungsprozesse zum neuen Gleichgewicht. Während ex post Preissenkungen für fast alle Gütergruppen zu beobachten sind, kann die Branchenproduktion, in Abhängigkeit von der Stärke der isolierten Nachfrage- und Angebotsentwicklung sowie der Höhe der dazugehörigen Elastizitäten, sowohl ab- als auch zunehmen. Im Folgenden sollen die auftretenden Wechselwirkungen der einzelnen Effekte für vier ausgewählte Wirtschaftszweige beleuchtet werden. Diese wurden in Tabelle 3 gesondert hervorgehoben:

- Sowohl für die *Luft-* als auch die *Wassertransport*-Branche gilt, dass beide Güter für den Transport von Waren und Dienstleistungen (sogenannte “margins”) bereitstellen. Beide Branchen unterliegen demnach nicht dem US-Zollregime und sind somit nicht direkt von den Zollaufschlägen betroffen.

Die am Hamburger Seehafen erbrachten Dienstleistungen mit Fokus auf den Güterverkehr würden aufgrund der zollbedingten Disruption im Welthandel und damit geringeren Güterhandelsmengen, ausgedrückt durch eine negative Entwicklung im *Wassertransport*, weniger nachgefragt werden. Gemäß dem Ergebnis der Simulation, die einen Zeitraum von bis zu zwei Jahren abdeckt, ergeben sich Rückgänge im Branchennutput und in der Beschäftigung von 3,09% bzw. 18,24%. Ausgehend von der Gesamtzahl der sozialversicherungspflichtigen und geringfügig Beschäftigten laut der von der Bundesagentur für Arbeit bereitgestellten Statistik (Stand: 31.03.25) von 7.801 Personen könnten somit bis zu 1.423 Stellen in dieser Branche betroffen sein. Abgemildert wird diese Entwicklung durch geringfügig positive Entwicklungen in den ebenfalls von Zollaufschlägen befreiten Branchen aus den Dienstleistungsbereichen *Sonstige Serviceprodukte und -dienstleistungen* (Branchennutput: +0,13%), *Lager- und Supporttätigkeiten* (-0,01%) sowie *Landtransport* (-0,06%), die neben dem *Wassertransport* wesentlich zur Wertschöpfung des Hamburger Seehafens in Form von u.a. Service-, Speditions- und Logistiktätigkeiten beitragen. Gleiches gilt unter Berücksichtigung der Branche *Lufttransport* für den Hamburger Flughafen. Konkret werden in diesen drei genannten Dienstleistungsbranchen u.a. die Tätigkeiten der Terminalbetreiber, Speditionen, Logistik und des Bodenpersonals sowie die Hamburg Airport AG zusammengefasst. Eindeutig negativ wirkt sich die Entwicklung der Branche *Sonstiges Transportequipment* aus, da in dieser sowohl der Bau von Schiffen als auch von Flugzeugen inkludiert ist. Ein Rückgang der Produktion um 0,74% belastet somit die Schifffahrt- und Luftfahrtbranchen.¹

¹ Es können somit dem Hamburger Seehafen und dem Flughafen die Branchen *Wasser- und Lufttransport*, *Lager- und Supporttätigkeiten*, *Sonstige Serviceprodukte und -dienstleistungen* und auch *Landtransport*

Tabelle 3: Entwicklungen der Wirtschaftszweige in Hamburg in %.

Wirtschaftszweig	Output	Preis	Beschäftigung
Landwirtschaftliche Erzeugnisse (inkl. Fischfang)	-0,06	-0,92	-0,13
Bergbau	-0,40	-2,75	-1,59
Gasversorgung	+0,06	-0,18	+0,63
Lebensmittel	-0,25	-0,91	-0,35
Sonstige Industrieprodukte	-0,75	-1,05	-1,26
Öl- und Kohleprodukte	+0,28	-1,88	+1,15
Chemische Produkte	+0,20	-0,73	+0,49
Pharmazeutische Produkte	-0,08	-0,90	-0,26
Kunststoffe	-0,03	-0,80	-0,05
Nichtmetallische Mineralprodukte	-0,29	-1,01	-0,46
Eisen und Stahl	-1,32	-1,34	-1,98
Nichtverarbeitete Metalle	-0,37	-0,78	-0,55
Verarbeitete Metallprodukte	-0,10	-0,86	-0,14
Computer, Elektronik und Optische Geräte	+1,64	+0,24	+2,81
Elektrische Geräte	+0,31	-0,55	+0,48
Maschinenbau	+0,06	-0,70	+0,09
Automobile	+0,93	+0,02	+1,77
Sonstiges Transportequipment	-0,74	-1,18	-1,23
Sonstige Werkzeuge	-0,01	-0,80	-0,01
Elektrizitätserzeugung (Kohle)	-0,03	-1,37	-0,11
Elektrizitätserzeugung (Gas)	-0,04	-0,75	-0,10
Elektrizitätserzeugung (Sonstige)	+1,36	-1,53	+3,23
Elektrizitätserzeugung (Photovoltaik)	-0,04	-0,85	-0,09
Elektrizitätserzeugung (Wind)	-0,10	-0,80	-0,14
Elektrizität (Transport)	-0,02	-0,87	-0,07
Baugewerbe	-0,39	-1,13	-0,63
Groß- und Einzelhandel	-0,13	-0,89	-0,23
Gastgewerbe	+0,12	-0,79	+0,17
Landtransport	-0,06	-0,98	-0,10
Wassertransport	-3,09	-10,96	-18,24
Lufttransport	+0,62	-1,24	+1,08
Lager- und Supporttätigkeiten	-0,01	-0,78	-0,03
Finanzgewerbe	+0,21	-0,55	+0,38
Versicherungen	+0,16	-0,56	+0,30
Vermietung und Verpachtung	0,00	-0,81	-0,02
Sonstige Serviceprodukte und -dienstleistungen	+0,13	-0,57	+0,26
Erholung, Sport und Kultur	+0,05	-0,64	+0,13
Öffentlicher Dienst	+0,09	-0,72	+0,14
Bildung	+0,12	-0,75	+0,15
Gesundheit und soziale Arbeit	+0,02	-0,78	+0,03

Anmerkungen: Die prozentualen Änderungen beziehen sich auf einen Zeitraum von bis zu zwei Jahren. Die farblich markierten Einträge dienen als Grundlage für die Besprechung im Haupttext.

Die drei Dienstleistungsbereiche sowie das *Sonstige Transportequipment* tragen ebenfalls zur Wertschöpfung am Hamburger Flughafen mit dessen Schwerpunkt **Lufttransport**, vornehmlich in Bezug auf die Passagierbeförderung, bei. Aufgrund positiver Entwicklungen im regionalen Konsum sind für diese Branche leichte Zuwächse von 0,62% in der Ausbringungsmenge sowie 1,08% bei der Beschäftigung zu verzeichnen. Hinsichtlich des initialen Preisverfalls für Zwischenprodukte profitiert der Hamburger Flughafen stärker von diesem Effekt als der Hamburger Seehafen, da sowohl *Öl- und Kohleprodukte* (47,3% gegenüber 34,3%) als auch *Sonstige Serviceprodukte und -dienstleistungen* (8,1% gegenüber 1,4%) jeweils größere Anteile an der Wertschöpfung des Flughafens relativ zum Seehafen aufweisen.

- Die Hamburger **Automobilindustrie** mit alleinigem Schwerpunkt auf die Produktion von Autoteilen würde eine Produktionssteigerung von 0,93% sowie einen Anstieg der Beschäftigung von 1,77% erfahren. Der Grund liegt in einem ausgeprägten relativen Wettbewerbsvorteil gegenüber Mitbewerbern aus den restlichen Nicht-US-Regionen. Der negative Direktpreiseffekt aufgrund eines Zollaufschlags von 15% wird demnach durch den Relativpreiseffekt überkompensiert, da die Zolldifferenz gegenüber dem Rest der Welt (US-Zollaufschlag von 25%) und insbesondere China (US-Zollaufschlag von 45%) relativ groß ausfällt. Demnach können Hamburger Autoteile nicht nur günstiger in die USA exportiert, sondern auch aufgrund bestehender Gegenzölle auf US-Einfuhren in den Rest der Welt (6%) und China (10%) kostengünstiger in diese beiden Nicht-US-Regionen exportiert werden. Diese Entwicklung wird durch einen moderaten Exportanteil von 39% noch verstärkt.
- Die Branche **Pharmazeutische Produkte** würde dagegen einen kaum wahrnehmbaren bzw. leichten Rückgang in der Wertschöpfung und der Beschäftigung um 0,08% bzw. 0,26% erfahren, da die Differenz in den Zollaufschlägen gering ausfällt und daher der negative Direktpreiseffekt leicht dominiert. Konkret fällt auf die Hamburger Exporte dieser Branche in die USA ein Zollsatz von 11% an, der sich nur minimal von den Zollaufschlägen auf Produkte aus dem Rest der Welt (15%) und China (20%) unterscheidet. Der Relativpreiseffekt führt demnach nur zu einem moderaten Wettbewerbsvorteil gegenüber den beiden anderen Nicht-US-Regionen. Dieser wird zudem aufgrund der einzig von China erhobenen Gegenzölle von 10% abgeschwächt, da pharmazeutische Produkte aus Hamburg für chinesische Konsumenten genauso attraktiv erscheinen wie jene aus dem Rest der Welt, die ebenfalls keine Gegenzölle erheben. Aufgrund eines hohen Exportanteils dieser Hamburger Branche von 56% sieht sie sich einem starken internationalen Wettbewerbsdruck ausgesetzt, der den Relativpreiseffekt weiter abschwächt.
- Ausgehend von einer am 25. September 2025 formulierten Androhung der US-Regierung, *Pharmazeutische Produkte* aus allen Nicht-US-Regionen potenziell mit

zugerechnet werden. Der Umkehrschluss gilt jedoch nicht. Dies bedeutet, dass sämtliche Daten von Eurostat nur auf Zweistellerebene für die gesamte Region vorliegen, jedoch nicht für einzelne Unternehmen und Institutionen innerhalb dieser Region. Aus diesem Grund sind nicht sämtliche Tätigkeiten der oben genannten Branchen allein mit dem Hamburger Seehafen und dem Flughafen verknüpft. Änderungen in beispielsweise der *Lager- und Supporttätigkeiten* wirken sich neben beiden Häfen auf sämtliche Branchen in Hamburg aus.

Zollaufschlägen von 100% zu belegen, zeigen die Resultate einer Sensitivitätsanalyse, dass die entsprechende Hamburger Branche signifikant negative Entwicklungen in Produktion und Beschäftigung erfahren würde. In diesem speziellen Szenario, für das angenommen wird, dass sich lediglich die Zölle auf *Pharmazeutische Produkte* ändern, die restlichen Aufschläge gemäß Tabelle 1 jedoch unverändert gelten, würden der Branchenoutput um 0,23% und die Beschäftigung um 0,77% zurückgehen. Die Simulationsergebnisse für sämtliche Branchen sind in Tabelle A.1 im Anhang A dargestellt. Während die Auswirkungen auf andere Branchen und auf Landesebene vernachlässigbar sind, ergeben sich gegenüber dem Standardszenario somit negative Änderungen von 0,15 bzw. 0,51 Prozentpunkten. Der Grund hierfür liegt in der Beseitigung jeglichen Wettbewerbsvorteils, d.h. der Neutralisierung des Relativpreiseffekts aufgrund universell gleich hoher Zollaufschläge, die für das Produkt gelten. Der Direktpreiseffekt aufgrund eines Zollaufschlags von 100% begründet somit die sehr negative Entwicklung.



3. Fazit

Die Handelspolitik der US-Regierung unter Präsident Donald Trump besticht weiterhin durch ihre mangelnde Vorhersehbarkeit. So scheint sich der Konflikt mit der Volksrepublik China, der kurzzeitig durch die chinesische Androhung der Beschränkung der Ausfuhr von seltenen Erden in die USA weiter angefacht worden ist, zum jetzigen Zeitpunkt aufgrund der jüngsten Absprachen zwischen beiden Ländern zu entspannen. Die Situation bleibt jedoch nach wie vor fragil. Selbst vermeintlich zu vernachlässigende diplomatische Zerwürfnisse wie zwischen den USA und Kanada in der jüngeren Vergangenheit können abrupte Zollanpassungen seitens der amerikanischen Regierung nach sich ziehen. Der Welthandel sieht sich somit weiterhin großen Herausforderungen ausgesetzt.

In der vorliegenden Studie wurde daher der Fokus auf das aktuell vorherrschende Zollszenario gelegt, das erlaubt, die kurzfristigen Auswirkungen von Zollaufschlägen auf die Einfuhr ausgewählter Gütergruppen in die USA aus der Europäischen Union, der Volksrepublik China und dem Rest der Welt zu analysieren. Die Simulationsergebnisse zeigen, dass die USA als klarer Verlierer aus dieser Art Handelskonflikt hervorgehen würden. Die Vereinigten Staaten könnten sich demnach in einer stagflationären Situation wiederfinden, wonach Rückgänge im Bruttoinlandsprodukt und der Beschäftigung bei gleichzeitigem Anstieg der Inflationsrate zu erwarten wären.

Ökonomische Auswirkungen auf Gesamtdeutschland und Hamburg im Speziellen wären gemäß unserer Analyse nicht zu erwarten. Dieses Ergebnis fußt auf der Erkenntnis, dass neben den direkten Auswirkungen auf Ausfuhren durch Zollaufschläge auch Relativpreiseffekte und somit Änderungen in der Wettbewerbssituation aufgrund des heterogenen Ansatzes der US-Regierung bei der Verhängung von Zöllen unterschiedlicher Höhe sich auf die Wertschöpfung auswirken. Je nach Offenheitsgrad der einzelnen Branchen in Bezug auf deren Partizipation am Welthandel, würde es auf industrieller Ebene Gewinner und Verlierer unter dem gegenwärtigen Zollregime geben. Zu der ersten Gruppe kann u.a. die Branche *Automobile* gezählt werden. Ein Rückgang im Branchenoutput wäre für den *Wassertransport*, der für die ökonomische Entwicklung des Hamburger Seehafens von großer

Bedeutung ist, auch wenn dieser nur indirekt aufgrund des Rückgangs im Welthandel von den Zöllen betroffen ist, und bei der Herstellung von *Pharmazeutischen Produkten* zu erwarten. Die Situation könnte sich für die Pharmabranche weiter verschärfen, sollte ein einheitlicher Zollsatz von 100% für die Einfuhr aus sämtlichen Nicht-US-Regionen beschlossen werden.

Die Empfehlung lautet daher abschließend, aus Hamburger Sicht weiterhin die Bemühungen um den Ausbau von internationalen Handelsverflechtungen zu intensivieren. Dies sollte unabhängig von der zukünftigen Entscheidung des US Supreme Court zur Rechtmäßigkeit der Anwendung des IEEPA erfolgen. Die damit einhergehenden Herausforderungen sind aufgrund unterschiedlicher Grade der Vernetzung mit anderen Regionen hinsichtlich Logistik, Regulatorik und Konsumverhalten groß. Jedoch besteht die beste Abwehr gegen Donald Trumps erratische Art der Politikführung in einer multilateralen Homogenisierung handelspolitischer Ziele zwischen den Nicht-US-Regionen. Dies gilt insbesondere im Hinblick auf einen zollfreien Warenhandel (siehe Berlemann und Sacht [2025](#)).

Laut einer aktuellen Veröffentlichung des International Monetary Fund (IMF) [2025](#) hat sich der Welthandel seit Beginn der destruktiven Handelspolitik von Donald Trump zunächst als resilient erwiesen, da die Unternehmen ihre Exportwege und Wertschöpfungsketten zeitnah anpassen konnten. Ob dieser Zustand jedoch anhält, ist aus Sicht der Ökonomen des IMF fraglich. Die vorliegende Analyse knüpft an diese Sichtweise an, betont jedoch auch die Wichtigkeit eines starken Freihandels zwischen Nicht-US-Regionen. Entscheidend für eine Abwendung einschneidender negativer Auswirkungen auf die Hamburger Wirtschaft ist und bleibt somit eine breite Diversifizierung des Hamburger Handelsportfolios.

Zitierte Literatur

- Aguiar, Angel u. a. (2022). "The Global Trade Analysis Project (GTAP) Data Base: Version 11". In: *Journal of Global Economic Analysis* 7(2). DOI: <https://doi.org/10.21642/JGEA.070201AF>.
- Berlemann, Michael und Stephen Sacht (2025). *America First – Hamburg(s) Last? Präsident Trump's Zollpolitik und deren voraussichtliche Auswirkungen auf die Wirtschaft Hamburgs*. HWWI Studie Nr. 3. Hamburgisches WeltWirtschaftsInstitut, Hamburg, Deutschland. URL: <https://www.hwwi.org/publikation/hwwi-studie-3-2025/>.
- Department of Finance Canada (2025). *Canada's response to U.S. Tariffs on Canadian goods*. 1. September 2025. Government of Canada, Ottawa, Canada. URL: <https://www.canada.ca/en/department-finance/programs/international-trade-finance-policy/canadas-response-us-tariffs.html>.
- European Commission (2025a). *Joint Statement on a United States-European Union framework on an agreement on reciprocal, fair and balanced trade*. 21. August 2025. European Commission, Brüssel. URL: https://policy.trade.ec.europa.eu/news/joint-statement-united-states-european-union-framework-agreement-reciprocal-fair-and-balanced-trade-2025-08-21_en.
- (2025b). *Questions and answers: EU-US trade deal explained*. 29. Juli 2025. European Commission, Brüssel. URL: https://ec.europa.eu/commission/presscorner/api/files/document/print/en/qanda_25_1930/QANDA_25_1930_EN.pdf.
- International Monetary Fund (IMF) (2025). *World Economic Outlook: Global Economy in Flux, Prospects Remain Dim*. 22. Oktober 2025. International Monetary Fund, Washington, DC. URL: <https://www.imf.org/en/-/media/files/publications/weo/2025/october/english/text.pdf>.
- Office of the Customs Tariff Commission of the State Council (2025). *Announcement of the Customs Tariff Commission of the State Council on the Adjustment of Tariff Measures on Imported Goods Originating in the United States*. 5. November 2025. Ministry of Finance of the People's Republic of China, Peking, Volksrepublik China. URL: https://gss.mof.gov.cn/gzdt/zhengcefabu/202511/t20251105_3975756.htm.
- The Canada Border Services Agency (2025). *Canadian Tariffs on US Steel, Aluminum and Auto Imports: How They Apply at the Border*. 1. September 2025. Government of Canada, Ottawa, Canada. URL: <https://www.cbsa-asfc.gc.ca/travel-voyage/tariffs-tarifs/index-eng.html>.
- The White House (2025a). *Briefings & Statements: Joint Statement on a United States-European Union Framework on an Agreement on Reciprocal, Fair, and Balanced Trade*. 21. August 2025. The White House, Washington D.C., USA. URL: <https://www.whitehouse.gov/briefings-statements/2025/08/joint-statement-on-a-united-states-european-union-framework-on-an-agreement-on-reciprocal-fair-and-balanced-trade/>.

- The White House (2025b). *Fact Sheet: President Donald J. Trump Increases Section 232 Tariffs on Steel and Aluminum*. 3. Juni 2025. The White House, Washington D.C., USA. URL: <https://www.whitehouse.gov/fact-sheets/2025/06/fact-sheet-president-donald-j-trump-increases-section-232-tariffs-on-steel-and-aluminum/>.
- (2025c). *Fact Sheet: President Donald J. Trump Strikes Deal on Economic and Trade Relations with China*. 1. November 2025. The White House, Washington D.C., USA. URL: <https://www.whitehouse.gov/fact-sheets/2025/11/fact-sheet-president-donald-j-trump-strikes-deal-on-economic-and-trade-relations-with-china/>.
- (2025d). *Fact Sheet: The United States and European Union Reach Massive Trade Deal*. 28. Juli 2025. The White House, Washington D.C., USA. URL: <https://www.whitehouse.gov/fact-sheets/2025/07/fact-sheet-the-united-states-and-european-union-reach-massive-trade-deal/>.
- (2025e). *Presidential Actions: Further Modifying The Reciprocal Tariff Rates*. 31. Juli 2025. The White House, Washington D.C., USA. URL: <https://www.whitehouse.gov/presidential-actions/2025/07/further-modifying-the-reciprocal-tariff-rates/>.
- (2025f). *Presidential Actions: Modifying Reciprocal Tariff Rates Consistent With The Economic And Trade Arrangement Between The United States And The People's Republic of China*. 4. November 2025. The White House, Washington D.C., USA. URL: <https://www.whitehouse.gov/presidential-actions/2025/11/modifying-reciprocal-tariff-rates-consistent-with-the-economic-and-trade-arrangement-between-the-united-states-and-the-peoples-republic-of-china/>.

**A. Sensitivitätsanalyse:
Zollaufschläge für Pharmazeutische
Produkte von 100%**

Tabelle A.1: Entwicklungen der Wirtschaftszweige in Hamburg in %.

Wirtschaftszweig	Output	Preis	Beschäftigung
Landwirtschaftliche Erzeugnisse (inkl. Fischfang)	-0,05	-1,27	-0,10
Bergbau	-0,38	-3,02	-1,51
Gasversorgung	+0,04	-0,72	+0,46
Lebensmittel	-0,23	-1,29	-0,32
Sonstige Industrieprodukte	-0,68	-1,39	-1,14
Öl- und Kohleprodukte	+0,28	-2,21	+1,15
Chemische Produkte	+0,28	-1,02	+0,70
Pharmazeutische Produkte	-0,23	-1,35	-0,77
Kunststoffe	+0,03	-1,13	+0,05
Nichtmetallische Mineralprodukte	-0,20	-1,34	-0,31
Eisen und Stahl	-1,20	-1,67	-1,79
Nichtverarbeitete Metalle	-0,16	-1,09	-0,24
Verarbeitete Metallprodukte	+0,01	-1,18	0,02
Computer, Elektronik und Optische Geräte	+1,78	-0,05	+3,05
Elektrische Geräte	+0,44	-0,84	+0,68
Maschinenbau	+0,25	-0,98	+0,37
Automobile	+0,98	-0,32	+1,86
Sonstiges Transportequipment	-0,57	-1,45	-0,96
Sonstige Werkzeuge	-0,02	-1,18	-0,03
Elektrizitätserzeugung (Kohle)	-0,03	-1,72	-0,09
Elektrizitätserzeugung (Gas)	-0,02	-1,18	-0,05
Elektrizitätserzeugung (Sonstige)	+1,29	-1,89	+3,06
Elektrizitätserzeugung (Photovoltaik)	-0,04	-1,23	-0,08
Elektrizitätserzeugung (Wind)	-0,08	-1,15	-0,11
Elektrizität (Transport)	-0,02	-1,24	-0,07
Baugewerbe	-0,41	-1,52	-0,66
Groß- und Einzelhandel	-0,38	-1,48	-0,66
Gastgewerbe	+0,05	-1,22	+0,07
Landtransport	-0,21	-1,42	-0,37
Wassertransport	-3,06	-11,23	-18,12
Lufttransport	+0,49	-1,63	+0,86
Lager- und Supporttätigkeiten	-0,01	-1,16	-0,03
Finanzgewerbe	+0,26	-0,87	+0,46
Versicherungen	+0,16	-0,91	+0,30
Vermietung und Verpachtung	-0,02	-1,38	-0,14
Sonstige Serviceprodukte und -dienstleistungen	+0,20	-0,84	+0,41
Erholung, Sport und Kultur	+0,02	-1,12	+0,06
Öffentlicher Dienst	+0,13	-1,06	+0,20
Bildung	+0,17	-1,12	+0,21
Gesundheit und soziale Arbeit	-0,02	-1,07	-0,02

Anmerkungen: Die prozentualen Änderungen beziehen sich auf einen Zeitraum von bis zu zwei Jahren.