

Haarige Zeiten

Friseure – **Hamburg sagt Danke.** Auf sie ist Verlass in der Pandemie. André Dumm-Hallwachs steht stellvertretend für Tausende Kollegen

HANNA-LOTTE MIKUTEIT

HAMBURG :: Draußen ist es schon lange dunkel. Gegenüber auf der anderen Straßenseite blinken einsam einige Weihnachtslichter. Der Salon von André Dumm-Hallwachs ist hell erleuchtet. Der Friseurmeister steht hinter dem Empfangstresen, verabschiedet einen Kunden. Es war der letzte für diesen Tag. Seit morgens früh ist er im Laden, hat Haarschöpfe wieder in Fassung gebracht.

Schneiden, bis die Schere glüht. „Das waren heute zwanzig Termine“, sagt der 45-Jährige und lässt sich in einen der Friseurstühle im hinteren Teil des Geschäfts fallen. Zwanzig Termine bedeuten auch, zwanzig Menschen hat er ein bisschen schöner gemacht – und meistens auch glücklicher. Eigentlich ist montags der Laden zu und sein freier Tag. Aber jetzt kurz vor Weihnachten ist der Andrang so groß, dass er und sein Team Zusatzschichten schieben müssen. Und dann ist da ja auch noch die Corona-Pandemie, die Erinnerung an den Lockdown im vergangenen Jahr kurz vor Weihnachten – und die Ungewissheit. Noch weiß niemand, wie es im Januar weitergehen wird.

Wir verkaufen Wohlbefinden – und das ist gerade besonders wichtig.

André Dumm-Hallwachs, Friseurmeister

Es ist 21 Jahre her, dass André Dumm-Hallwachs den Familienbetrieb in Fuhlsbüttel übernommen hat. Der Laden läuft. Die Menschen vertrauen dem Friseur, der bei Promi-Coiffeur Gerhard Meir in München gelernt hat und viel herumgekommen ist. „Wir haben 98 Prozent Stammkunden“, sagt er. Manche fahren durch die ganze Stadt oder kommen sogar von noch weiter her, um sich bei André D., wie der Salon offiziell heißt, die Haare schön machen zu lassen. Auch einige Prominente sind darunter, aber über Namen spricht der Meister nicht in der Öffentlichkeit.

Eigentlich war alles gut, bis Corona kam – und damit zwei Zwangsschließungen, Maskenpflicht, Abstands- und Hygienevorschriften, Luftfilter, Haarschnitt nach der 3G-Regel nur für Geimpfte, Genesene oder Getestete; erst mit Selbsttest vor dem Laden, inzwischen nur mit offiziellem Nachweis. „Immer wieder kamen neue Bestimmungen. Und es war immer wieder ein Kraftakt“, sagt der Unternehmer. Dass er und seine Mitarbeiterinnen jetzt, bevor sie die Schere zücken, Impfausweise und Testzertifikate kontrollieren – geschenkt.

Jammern ist nicht sein Ding. Seit Covid-19 das öffentliche Leben umgekrempelt hat, sind Friseure ein Gradmesser für die äußere Verfasstheit der Republik. Corona-Mähne, Lockdown-Pony, Pandemie-Bart oder Krisen-Schnitt – so richtig schön war das nicht. Für Bayerns Ministerpräsidenten Markus Söder (CSU) hatte es „etwas mit Würde zu tun in diesen schwierigen Zeiten“, als die Salons am 1. März dieses Jahres zu den ersten gehörten, die nach



André Dumm-Hallwachs in seinem Salon André D. an der Alsterkrugchaussee

FOTO: THORSTEN AHLF

der fast elfwöchigen zweiten Schließung in der dritten Pandemie-Welle wieder öffnen durften. Befeuert durch Kampagnen des Zentralverbands des Deutschen Friseurhandwerks und großer Friseurbetriebe. André Dumm-Hallwachs, lässig in Sweatshirt, Chinos und Sneakern, nickt. Er sieht sich bestätigt, dass er und seine Berufskollegen quasi systemrelevant sind. Es hat ihm auch nichts ausgemacht, vor und nach den Lockdowns Sonderlichkeiten zu schieben und bis in die Nacht hinein Haare zu schneiden. „Wir verkaufen Wohlbefinden – und das ist gerade besonders wichtig.“

Dass er dafür „ganz nah an den Menschen dran sein muss“, gehört für den Friseur dazu. Auch auf die Gefahr, sich bei der Arbeit anzustecken? André

Dumm-Hallwachs schüttelt den Kopf. „Wir hatten bislang keinen einzigen Corona-Fall im Salon“, sagt er. Es habe sich in den vergangenen Monaten gezeigt, dass Friseursalons keine Pandemietreiber seien. Dass sie aktuell in Hamburg noch von der strengeren 2G-Regel oder gar 2G-plus-Regel ausgenommen sind, findet er absolut in Ordnung. Bislang hätten alle Kunden die notwendigen Zertifikate für den Besuch in seinem Laden dabei gehabt. Debatten gebe es keine. Nahezu alle seien längst doppelt geimpft, viele schon geboostert. „Einmal haben wir einen Kunden weggeschickt, weil er sein Mobiltelefon mit dem digitalen Impfpass vergessen hatte“, sagt Dumm-Hallwachs. Kurz darauf sei er mit dem Gerät wieder da gewesen. „Für mich ist

das Schönste, dass die Kunden sich sicher bei uns im Salon fühlen. Und wir Friseure fühlen uns genauso sicher.“

Auch wenn er sich das im Frühjahr 2020 nicht hätte vorstellen können: Das neue Normal hat sich in seinem Salon eingespield. „Es war natürlich ein Schock, dass wir damals plötzlich schließen mussten. Unvorstellbar.“ Als es sechs Wochen später wieder losging, zählte der Katalog mit den Sicherheitsbestimmungen 17 Punkte. Friseure gehörten damals zu den Ersten, die nur mit Maske arbeiten durften. Für Dumm-Hallwachs eine Horror-Vorstellung. Er ließ sich extra Schutzbrillen mit einem Gesichtsvision aus Plexiglas fertigen, um sich und seine Mitarbeiterinnen bei der Arbeit zu entlasten. Inzwischen hat sich

herausgestellt, dass die Visiere nicht genug schützen, und auch im Salon André D. tragen alle ganz selbstverständlich eine medizinische Maske. Andere Regeln, wie das Verbot von Zeitschriften und Getränken, sind dagegen aufgehoben worden, weil sie nicht zur Virusübertragung beitragen. Auch Trockenschnitte sind wieder erlaubt.

„Ich bin beeindruckt, wie flexibel sich Friseure immer wieder auf neue Situationen eingestellt haben“, sagt Dumm-Hallwachs. In Hamburg gibt es 1430 Salons. Trotz der Lockdowns mit Kurzarbeit für das ganze Team konnte er seine sieben Mitarbeiterinnen halten und danach weiterbeschäftigen. Über die Corona-Soforthilfe und die Überbrückungshilfe 3 ließen sich die Fixkosten decken. „Aber“, sagt der Unternehmer, der mit Ehefrau, 18-jähriger Tochter und zwei Hunden in Norderstedt lebt, „ich musste meine Rücklagen und meine Altersvorsorge anbrechen“. Die Umsatzauffälle beziffert er auf eine mittlere fünfstelligen Summe im Monat. „Ohne mein tolles Team und die treuen Kunden hätten wir es nicht geschafft.“

Nicht allen gelingt das. Immer wieder neue Regeln, aber auch die Angst vor der Pandemie haben die Kunden in den vergangenen Monaten von einem Friseurtermin abgehalten. „Die Umsatzeinbußen im Zuge der Corona-Krise liegen zwischen zehn und zwanzig Prozent“, sagt Jörg Müller, Hauptgeschäftsführer des Zentralverbands des Deutschen Friseurhandwerks. Er registriert einen Trend, dass ältere Saloninhaber ihre Betriebe aufgeben. Auch in Hamburg ist nach aktuellen Zahlen der Arbeitsagentur die Zahl der sozialversicherten Beschäftigten im Friseurhandwerk von März 2020 bis Mai 2021 von 3573 auf 3188 gesunken – ein Rückgang von 10,8 Prozent. Gerade mal sechs freie Stellen waren im November für Friseure gemeldet.

Auch wenn sein Betrieb bislang gut durch die Krise gekommen ist, Dumm-Hallwachs setzen Unsicherheit und Anspannung schwer zu. „Für mich war am schwierigsten, dass unternehmerisches Handeln in der Krise nicht möglich war und mir die Entscheidungen aus der Hand genommen wurden.“ Besonders bitter sei, dass er die Soforthilfe aus dem Frühjahr 2020 voraussichtlich zurückzahlen müsse: „Ich fühle mich nicht fair behandelt und bin enttäuscht von der Politik.“ Angesichts der steigenden Corona-Ansteckungen und neuen Kontaktbeschränkungen wachsen auch bei ihm die Sorgen. Wenn er sagt, er erwarte keinen dritten Lockdown bei den Friseuren, klingt das ein bisschen wie eine Beschwörungsformel. „Wir haben unsere Hausaufgaben gemacht. Es kann nicht sein, dass wir wieder bestraft werden.“

Jetzt ist er erst mal froh über einige freie Tage über Weihnachten. Am 27. Dezember wird er wieder im Laden stehen. „Ich liebe meinen Beruf und arbeite gern mit Menschen“, sagt Dumm-Hallwachs. Wenn die Kunden dann zufrieden aus dem Laden gehen, macht es auch ihn glücklich. Wie sein ganzes Team ist er doppelt geimpft. Sobald der Stress am Jahresende vorbei ist, will er sich in der ersten Januarwoche endlich boostern lassen. „Ich hätte das längst gemacht, aber ich hatte Bedenken, dass ich mit einer Impfreaktion flachliege und Termine absagen muss.“

Sportscheck setzt langfristig auf Standort Harburg

Filiale im **Phoenix-Center** wird umgebaut. Mietvertrag läuft bis zum Jahr 2030

HAMBURG :: Neue Pläne für das letzte große Sportgeschäft in Harburg: Nachdem das ehemalige Karstadt Sports im Phoenix-Center in Harburg im März in die Sporthandelskette Sportscheck eingegliedert worden ist, steht jetzt ein großer Umbau bevor. Noch bis Mitte Februar läuft der Räumungsverkauf, aktuell mit Rabatten von 20 bis 30 Prozent. „Der Verkauf geht auch während der Bauarbeiten weiter“, sagt Filialeiter Sandro Lange auf Abendblatt-Anfrage. Geplant ist eine komplette Umgestaltung der 2600 Quadratmeter großen Verkaufsfläche im ersten Obergeschoss des Harburger Einkaufszentrums. Das Investitionsvolumen liegt im sechsstelligen Euro-Bereich. Ende März soll der Umbau abgeschlossen sein, bereits Mitte des Monats ist eine Teil-Neueröffnung geplant.

Die Zukunft des Standorts im Hamburger Süden war lange unsicher. Der Warenhauskonzern Galeria hatte im vergangenen Jahr die Schließung von mehreren Häusern des Tochter-Unternehmens Karstadt Sports angekündigt, darunter auch das Hamburger Stammhaus an der Mönckebergstraße. Im Spätsommer 2020 gab es dann überraschend grünes Licht für den Erhalt der Filiale in Harburg. Wenige Monate später firmierte der Sportartikel-Anbieter im Zuge einer Umstrukturierung in Sportscheck um. Sportscheck hatte lange zur Otto Group gehört, war aber Anfang 2020 von der Signa Gruppe, zu der auch Galeria gehört, übernommen worden. Aktuell gibt es 31 Sportscheck-Filialen bundesweit, unter anderem an der Mönckebergstraße. Dazu kommen vier Outlet-Standorte und ein großer Onlineshop. Der Name Karstadt Sports ist verschwunden.

In Harburg soll es unter dem neuen Namen auch langfristig weitergehen. Nach Angaben von Filialeiter Lange läuft der Mietvertrag im Phoenix-Center bis Mitte 2030 mit Verlängerungsoption. „Das sind gute Aussichten“, sagt er. Alle 20 Arbeitsplätze wurden erhalten. Einige Mitarbeiter der geschlossenen Filiale an der Mönckebergstraße wurden übernommen. „Wir sind gut aufgestellt“, sagt Lange, der die Harburger Filiale bereits unter dem alten Namen geleitet hatte. Im Zuge des Umbaus soll auch das Sortiment, das sich auf Fitness, Fußball, Laufen und Radsport konzentriert, um neue Marken erweitert werden, darunter der Outdoor-Anbieter Northface, den Rucksack-Hersteller Osprey oder den Laufschuhexperten Hoka. *mk*

Ein Fahrradladen eröffnet bald am Jungfernstieg

HAMBURG :: Als Hendrik Schmidt mit seinem Geschäft Concept Cycles Hamburg (CCHH) im Herbst 2020 an den Großen Burstah zog, war das ein Test: ein Fahrradladen in der Hamburger Innenstadt. Inzwischen ist klar, dass das Konzept erfolgreich ist. Nun gehen Schmidt und seine Mitinhaber einen Schritt weiter und ziehen mit ihrem Premiumangebot des amerikanischen Herstellers Specialized in prominente Citylage am Jungfernstieg. Ende Januar sollen dort die neuen Geschäftsräume mit erweitertem Sortiment eröffnen.

In Hausnummer 40, wo zuvor Fielmann eine Interimsdepot betriebe hatte und zuletzt der Modehändler Vero Moda/Jack Jones war, laufen die Umbauarbeiten. Bis zu 750.000 Euro investiert CCHH in den neuen Standort mit einer Verkaufsfläche von 700 Quadratmetern auf zwei Etagen. Die Gründe für den Umzug vom Großen Burstah seien neben hohen Mietpreisen auch der bevorstehende Umbau des Hopfenmarktes und die Auswirkungen auf die Verkehrssituation im Nikolai Quartier, so Schmidt. Am Jungfernstieg erwartet der Unternehmer eine „Verfüffachung der Kundenfrequenz“. Auch Service- und Werkstattbetrieb ziehen von der Kollastrasse um und sind ab Anfang des Jahres an der Meisenstraße zu finden. *mk*

Schiffsmakler sagen hohe Transportkosten für 2022 voraus

Es gibt zu **wenige Frachter** auf dem Markt, und die Lieferketten bleiben löchrig. Zudem droht womöglich ein neues Problem in China

HAMBURG :: Hamburgs Schiffskaufleute warnen davor, dass die Verwerfungen am Markt mit gestörten Lieferketten und hohen Frachtraten auch im kommenden Jahr anhalten werden. „Es mehren sich die Anzeichen, dass es auch im nächsten Jahr turbulent werden dürfte“, sagte der Hauptgeschäftsführer des Verbands Hamburger und Bremer Schiffsmakler, Alexander Geisler, kurz vor den Feiertagen.

Auch wenn sich die Befrachtungsaktivitäten in den kommenden Wochen unweigerlich verlangsamen würden, sei nicht mit einem Absinken der Chartersraten zu rechnen. „Dafür sind schon jetzt

einfach zu wenige Schiffe für 2022 im Markt verfügbar.“ Transportkapazitäten seien bis in den Hochsommer ausgebucht. Schiffsneubauten, die auf den Markt kommen sollen, könnten das nicht auffangen. „Zudem können wir beispielsweise in den Häfen Großbritanniens schon deutlich sehen, welche Personalengpässe mit der Omikron-Variante verbunden sein werden.“ Bereits jetzt müssten einzelne Schiffe zehn Tage auf die Beladung warten. Diese Situation könne sich sogar in den nächsten Wochen noch weiter zuspitzen und auf Asien ausweiten, nämlich dann, wenn es zutreffen sollte, dass der primär in China

verwandte Impfstoff Sinovac tatsächlich nur eingeschränkt gegen die Omikron-Variante wirken sollte. „Dies dürfte vor dem Hintergrund von Chinas Null-Toleranz-Ansatz zu weiteren Lockdowns und Produktionsausfällen führen“, so Geisler. Daher sei ein Rückgang der Frachtraten derzeit eher unwahrscheinlich, und Verladere sowie Importeure müssten sich auf längere Wartezeiten und höhere Transportkosten einstellen.

Aufgrund knapper Transportkapazitäten und verzögerter Lieferketten sind freie Schiffe derzeit kaum auf dem Markt. In den USA haben große Baumärkte und Handelshäuser inzwischen

selbst Frachter gechartert, um ihren Nachschub für das Weihnachtsgeschäft zu sichern. Das spiegelt sich in den Preisen wider: Kostete die Miete eines Containerschiffs mit einer Kapazität von 6500 Standardcontainern (TEU) Ende



Alexander Geisler ist Geschäftsführer des Verbands Hamburger und Bremer Schiffsmakler. FOTO: VHBS

Dezember vergangenen Jahres 31.880 Dollar am Tag (etwa 28.000 Euro), sind es derzeit 104.744 Dollar.

Die Schiffseigentümer erfreut das. Sie streichen hohe Gewinne ein. Allerdings liegen auch große Investitionen vor ihnen, um ihre Frachter weniger klimaschädlich zu machen. Internationalen Vorgaben zufolge müssen alle vor 2013 gebauten Schiffe ab 2023 umgebaut sein, damit sie weniger Kohlendioxid ausstoßen. Um die erlaubten Emissionsmengen einzuhalten, müssen auch die Maschinenleistungen beschränkt werden. Und das führt zur Absenkung der Reisegeschwindigkeit. *mk*