

Flug zu den Sternen

Gekocht, gekühlt und aufgewärmt: Der lange Weg eines Gourmetgerichts vom Meisterkoch zum Fluggast in der ersten Klasse **VON ANDREAS SPAETH**



Zehn Tupfer aus Crème fraîche machen manchmal den Unterschied. Das weiß der elsässische Meisterkoch Jean-Georges Klein. Wie Ziffern einer Uhr fassen sie das »Mosaik von Jakobsmuschel und Lachs in Kräutergelée« ein. Fünf davon sind mit je einem Kügelchen Lachskaviar belegt, die anderen mit einem Hauch Dill. Klein, einer der besten Köche Frankreichs, hat diese Vorspeise in seinem Restaurant L'Arnsbourg in Baerenthal kreiert – aber nicht wie gewohnt für seine Gäste, sondern für die Premiumkunden der Lufthansa, mit der er in diesem Herbst zum ersten Mal kooperiert. An einem Septembertag ist er aus den Vogesen nach Frankfurt gekommen, um sich davon zu überzeugen, wie getreu eine Großküche seine Rezepte umsetzt.

Er steht in einem schmucklosen Raum bei LSG Sky Chefs, dem weltgrößten Anbieter für Bordverpflegung, der rund um den Globus 427 Millionen Mahlzeiten jedes Jahr produziert. »Bei mir im Restaurant kommen wir in der Woche auf 400 Gedecke«, sagt Jean-Georges Klein, »das sind in zehn Jahren nicht so viele Menüs wie bei der LSG in einem Monat.« Langsam dämmert ihm vielleicht, worauf er sich eingelassen hat, auch wenn er tapfer lächelt.

Seit zehn Jahren arbeitet die Lufthansa nun schon mit deutschen und internationalen Spitzenköchen zusammen. »Star Chefs« heißt das Bordservicekonzept, das Business- und First-Class-Kunden auf Langstreckenflügen angeboten wird. Dabei entwerfen Koryphäen von Paul Bocuse bis Harald Wohlfahrt die kompletten Menüs, immer im zweimonatlichen Wechsel. Das ist im Prinzip nichts Besonderes. Viele Fluggesellschaften werben gern mit berühmten Köchen, die dann aber oft nicht viel mehr beisteuern als ihren Namen. Die Lufthansa hingegen legt Wert darauf, dass auch tatsächlich intensiv zusammengearbeitet wird. Über ein Dutzend hochklassiger Kreationen muss ein Star Chef abliefern – und dann wird diskutiert.

Thomas Stets, oberster LSG-Menüdesigner und treibende Kraft des Star-Chef-Programms, war früher selbst Gastronom. Er hat Verständnis für die Philosophie der Gourmetküche und muss trotzdem oft anders entscheiden. »Vor dem Geschmack und dem Aussehen ist bei uns absolute Hygiene wichtig«, sagt er. In der Luft kann ein verdorbener Magen lebensbedrohlich sein. Keine Chance also für rohen Fisch, der muss erst mal schockgefroren sein. Oder frische Kräuter, die werden zumindest blanchiert. Auch auf Abneigungen der Passagiere muss Stets Rücksicht nehmen. »Froschenschenkel fliegen bei uns nicht«, erklärt der Menüdesigner. Aus dem gleichen Grund wird, anders als übrigens bei Air France, auch keine Gänsestopfleber serviert. Die Gerichte sollen zwar exklusiv erscheinen, dabei aber doch möglichst jeden Geschmack treffen.

Und dann ist da natürlich noch die Frage der Frische, die im Spitzenrestaurant über alles entscheidet. »Bei unserem Kochstil werden 80 Prozent der Arbeit in den letzten drei Minuten vor dem Servieren gemacht«, sagt Jean-Georges Klein. Die Bordküchen

können so etwas natürlich nicht leisten. Bedenkt man dann noch die Enge der Kabinen, die trockene Luft, die Turbulenzen, ahnt man, wie schwer es ist, ein anspruchsvolles Flugzeuggericht zu entwerfen. Vier Wochen Bedenkzeit hatte Klein sich ausgeben, nachdem Thomas Stets ihn im Mai im Elsass besucht hatte. Dem Sternekoch war klar: »Für das Flugzeug muss ich meine Küche neu kreieren.«

Besonders aufwendig war das für die First Class. Aus 35 Vorschlägen wurden bei der LSG zunächst 27 Kandidaten ausgewählt und daraus schließlich die 13 tatsächlich benötigten Speisen. Die stehen bis zum Jahresende auf dem Menü aller Lufthansa-First-Passagiere. Sechs Kilo Lebensmittel pro Kunden sind auf einem Langstreckenflug in dieser Klasse üblicherweise an Bord – nicht weil diese Klientel so hungrig ist, sondern weil ihr der hohe Flugpreis große Auswahl beschert.

Wer nur Economy fliegt, bekommt einen Kurzfilm über seine Küche gezeigt

Heute sieht Jean-Georges Klein zum ersten Mal die ganze Speisepalette, nach seinen Angaben zubereitet von den Köchen der LSG. Auf langen Resopaltischen steht »Geräucherter Thunfisch gefüllt mit Crabmeat auf Limonen Crème fraîche mit Walnüssen« genauso wie die »Heilbuttschnitte unter der Nussskruste mit Anis Beurre Blanc, Blattspinat und Kürbispüree« und das »Feigenpüree mit Enziancoulis, Quarkcreme und Buttermilch«. Und während der Meisterkoch zum Probierlöffel greift, überschlägt Thomas Stets die Kosten.

Den Fluggesellschaften geht es derzeit so schlecht wie nie. Gerade in den Premiumklassen, mit denen sie das meiste Geld verdienen, brechen die Buchungszahlen ein. Darum ist die Qualität der Bordmenüs wichtig. Sie hilft der Airline nicht nur, sich von der Konkurrenz abzusetzen, sondern überzeugt vielleicht auch Fluggäste, in der Krisenzeit noch Business- oder sogar First Class zu fliegen. Dafür muss es dort natürlich besser schmecken als in der Economyclass, wo die Luftfrachten vor allem auf Sättigung aus ist und sich mit den Schöpfungen der LSG-Köche begnügt.

Auf der anderen Seite muss auch in diesem Bereich natürlich gespart werden. »Der Kostendruck ist da«, gibt Christian Körfggen zu, bei der Lufthansa als Leiter Produktmanagement auch für die Verpflegung zuständig. Genaue Zahlen will niemand nennen; aber dass auf Langstreckenflügen im Schnitt deutlich über 100 Euro pro First-Class-Gast für Speisen und Getränke branchenüblich sind, rund 30 bis 40 Euro in der Business- und zehn oder weniger in Economyclass, dem widerspricht Körfggen nicht. Günstigere Produkte zu verarbeiten, hält er dennoch für den falschen Weg. »An dem, was auf dem Teller liegt, messen die Kunden unsere Leistung«, sagt der Produktmanager. »Sie sollen ihr Filetsteak auch weiterhin erhalten.« Sparen will er bei den Betriebsabläufen. So sei es in den letzten Jahren gelungen, die Stückkosten bei den Bordmenüs um 20 Prozent zu drücken.

Hier kommen die zehn Crème-fraiche-Tupfer ins Spiel. Mit denen kann Jean-Georges Klein beim Menüdesigner Thomas Stets nicht landen. »Wir lassen sie weg«, entscheidet der LSG-Manager. Und er wagt es, die Vorspeise des Meisterkochs aus dem Elsass zu ergänzen. »Wir haben stattdessen einen Salat aus Äpfeln und Fenchel dazu vorgesehen«, so Stets, daneben werden ein Klecks Schmand, ein Löffelchen Lachskaviar und eine Dillspitze platziert. Das ist in der Produktion viel effizienter. Jean-Georges Klein nickt. Er hebt sich seine Energie für andere Verbesserungsvorschläge auf.

Ob man nicht den »Dialog von Rote Bete und Comté« mit Basilikum statt Thymian anrichten könne? »Im Winter gibt es in der nötigen Menge nur manipuliertes Basilikum, es bleibt bei Thymian«, bestimmt Thomas Stets. »Kriegt ihr die Beurre Blanc im Flug hin, ohne dass sie sich zersetzt?«, fragt Klein. »Wir machen eine Sauce, wie wir sie können, die an Bord funktioniert und Ihrer Buttersauce so weit wie möglich gleicht, eine Emulsion wie bei einer Mayonnaise«, erklärt Stets. Und wo kommt das Heu für die in Heu gegarte Kalbsschulter her? »Dafür besorgen wir sauberes Bio-Heu, das geht vorher ins Hygienelabor.«

Hier folgt alles eigenen Gesetzen, denen sich der Starkoch beugt. Warum macht er überhaupt mit, wo er nicht einmal etwas dafür bekommt außer zwei First-Class-Tickets? »Jeder braucht Werbung«, sagt Jean-Georges Klein. 18 000 Passagiere der First und 280 000 Passagiere der Businessclass werden im November und Dezember seine Kreationen verspeisen. Und auch wer nur Economy fliegt, bekommt an Bord einen Kurzfilm über ihn gezeigt. Da will Klein kein Spielverderber sein. »Das ist sehr schön gemacht«, lobt er die LSG-Köche, »meine kulinarische Identität ist erhalten.«

Fabriziert werden die First-Class-Gerichte eine Etage tiefer. Volker Weyrich, seit 20 Jahren bei der LSG, steht gerade an der Bratstraße. Auf Teflonfließbändern und in riesigen Kiprandpfannen kann er hier 230 Steaks in einem Durchlauf braten. »Die Menüs der Star Chefs sind jedes Mal eine Herausforderung«, sagt Weyrich. Die Stubenküchen neulich mussten alle einzeln mit Beilagen in Beuteln aus Backpapier gegeben werden, damit sie beim Aufwärmen an Bord nicht austrocknen.

Klein ist mittlerweile bei den sechs Gerichten für die Businessclass angelangt. Er stochert in den Penne mit Gemüseragout herum und verzieht das Gesicht. »Ja, das ist anders als bei Ihnen im Restaurant«, gibt Thomas Stets zu. Paprika abziehen und in gleichgroße Stücke schneiden – das kann sich die LSG nicht leisten. Die Star-Chef-Business-Hauptgerichte werden wie die normale Economy-Verpflegung im 50 Kilometer entfernten Alzey produziert. Tiefgefroren kommen sie nach Frankfurt und verbringen hier zwölf Stunden im Kühlhaus, um schonend aufzutauen. Gemeinsam mit den ebenfalls gekühlten First-Class-Hauptmahlzeiten liefert die LSG sie rechtzeitig vor Abflug an Bord. Kalte Gerichte werden bei fünf Grad gelagert und mit Trockeneis kühl gehalten, bis sie beim Passagier auf

dem Tischchen stehen. Davor sind die Flugbegleiter dran. Sie sind das entscheidende letzte Glied in der Kette. Von ihrem Geschick bei Aufwärmen und Anrichten hängt ab, ob die Gemeinschaftswerke von Starkoch und Caterer noch ein wenig nach Haute Cuisine schmecken oder nur nach Fertignahrung.

Flug LH 686, Frankfurt-Tel Aviv, Anfang November. Die Flugbegleiterin Miriam Hoerner kennt ihre Verantwortung. Wie alle ihre Kollegen hat sie die richtige Präsentation der Menüs gelernt. »Wir schauen uns aber die neuen Star-Chef-Menüs immer noch mal genau an«, sagt sie und heizt in der kleinen Galley für die First Class im hinteren Teil des Jumbo-Oberdecks schon mal zwei der insgesamt 18 Heißluftöfen an Bord vor. Vor sich hat sie den »Plating Guide«, eine Handreichung mit bunten Bildern, die jedes Gericht und seine Zubereitung erklärt. Fleisch muss 15 Minuten bei 150 Grad Celsius Ofenhitze gegart werden, Fisch nur elf Minuten. Die First-Gäste sind noch bei den Vorspeisen: italienischem Zuchtkaviar oder kalten Speisen à la Jean-Georges Klein auf einer Etage.

»Der Kabeljau mit Kräuterkruste, das war optimal«

Dann der große Moment in der Küche: Die Portionspackungen, aus Alufolie wie bei »Essen auf Rädern«, kommen aus dem Ofen. Mit großer Fingerfertigkeit richtet Miriam Hoerner die Bestandteile auf einem Porzellanteller an. Die in Heu gegarte Kalbsschulter auf der einen Seite, das grüne Kissen aus gefülltem Wirsing und ein Viereck Kartoffelgratin auf der anderen. Dann kommt die intensiv duftende dunkelbraune Sauce dazu. Mit einem Tuch entfernt Miriam Hoerner noch einen Tropfen vom Teller, bevor eine Kollegin damit den kurzen Weg zu Sitz 84 H zurücklegt.

Jetzt, 12 000 Meter über Sarajevo und Monate nachdem Jean-Georges Klein im Elsass das Rezept geschrieben hat, schließt sich der Kreis. Der Lufthansa-First-Passagier Marco Geerts zückt Messer und Gabel und verzehrt die kulinarische Komposition. »Sehr lecker«, so sein Urteil, »das hat überhaupt nicht den typischen Flugzeug-Geschmack«, lobt der 38-jährige Vielflieger. Von Jean-Georges Klein hat er nie gehört.

Eine Etage tiefer, in der Businessclass, haben die Flugbegleiter einen leichteren Job. Sie müssen das Essen nicht anrichten; es liegt, mit Alufolie bedeckt, schon fertig auf dem Teller. Auch hier kommen Kleins Kreationen gut an. Uwe Lambrecht jedenfalls lächelt. Der Siemens-Manager ist glücklich, dass er diesmal überhaupt noch in der Geschäftsreiseklasse fliegen darf. »Der Kabeljau mit Kräuterkruste, das war optimal, ein nicht alltäglicher Genuss«, schwärmt er. In der Economyclass hätte er wählen müssen zwischen Rindergulasch mit Rotkohl und Klößen und Hähnchen mit Gemüse.

Als Erstes unter den Star-Chef-Gerichten ist übrigens das Mosaik von Jakobsmuschel und Lachs aus. Offenbar waren die fehlenden zehn weißen Tupfer dann doch nicht so entscheidend.



Die Kreationen des elsässischen Drei-Sterne-Kochs **JEAN-GEORGES KLEIN** werden für die Lufthansa-First-Class in Serie gefertigt. Das Erhitzen, Anrichten und Servieren an Bord ist Aufgabe der Stewardessen



Oder haben Sie Lust auf neue Wintersportarten?



Zum Beispiel eine Bikingtour auf den sonnigen Kanaren. Bei einer kulinarischen Entdeckungsreise durch unsere Bordrestaurants können Sie sich dann wieder stärken.