



Rainer Schäfer
Radikale Weine

Bloß kein Mickymaus-Wein!

Die Tonamphore neben dem Eingang des Weinguts im fränkischen Nordheim lässt erahnen, dass hier einer der experimentierfreudigsten Winzer des Landes zu Hause ist. Einer der wenigen, der Weine im Qvevri ausbaut, einem georgischen Tongefäß.

Er sei schwer beeindruckt von Georgien, wo seit über 7.000 Jahren Wein erzeugt wird, sagt Manfred Rothe. Eine „Volkskunst“ sei das dort: „Als die Wein gemacht haben, waren weite Teile Europas noch unbesiedelt.“ In seinem Keller hat Rothe zwei Qvevri eingegraben, die je 1.200 Liter fassen. Neun Monate lässt er die Trauben samt Stielen darin gären. Die Amphoren werden während dieser Zeit nicht geöffnet, Rothe hat keine Möglichkeit mehr einzugreifen.

Es ist ein so archaischer wie anarchischer Prozess der Weinwerdung, deren Resultat Rothe mit Bungee-Jumping vergleicht – die Adrenalinausschüttung beim Öffnen der Gefäße sei garantiert. Keine 1.000 Flaschen füllt er von seinem erstaunlichen Naturwein ab, der nach Schwarztee und Wermutkraut riecht und am Gaumen kraftvolle Gerbstoffe und eine packende Dichte entwickelt.

Er suche immer „nach dem Ursprünglichen im guten Handwerk“, sagt Rothe, der auch mit beinahe 62 Jahren die Haare lang und zum Zopf gebunden trägt. Bevor er 1980 seine ersten Weine erzeugte, hatte er sich schon als Restaurator, Möbelschreiner und Koch versucht. Schon bei der Betriebsübernahme entschied er sich für einen rein ökologischen Anbau, heute ist Rothe einer der ersten und erfahrensten Ökowinzer Frankens. „Gutes kann nur im Einklang mit der Natur wachsen“, sagt Rothe. Belanglose und schnelllebiges „Spaß- und Mickymaus-Weine“ lehnt er ab. Rothe will Geschmäcker kreieren, die irritieren und provozieren, die „dem Weintrinker abverlangen, dass er sich von Konventionen freimacht“.

Rothe lässt bei seinen Weißweinen die Beerschalen, Traubenkerne und Stiele der Trauben mitvergären. Dadurch werden orange Farbtöne und vor allem Gerbstoffe extrahiert – ein Verfahren, das gewöhnlich Rotweinen vorbehalten ist. Für manchen Weintrinker sind diese „Orange Wines“ eine Zumutung, für manchen eine Offenbarung.

Für seinen Silvaner Indigenus verwendet Rothe kein Tongefäß, er baut ihn nach der Maischegärung in Fässern aus Spessart-Eiche aus. Der Wein riecht nach Quitte, Aprikose und Wildkräutern; im Mund verknüpfen sich Phenole und Tannine zu einem dichten und eigenwilligen Silvaner, der bestens zur *cucina naturale* passt und sich lange entwickeln kann. Er strebe „Entschleunigung“ an, sagt Manfred Rothe: „Wein und Menschen sollte man die Freiheit lassen, sich selbst zu entwickeln.“



Silvaner Indigenus 2015, 25 Euro, Kvevri weiß 2015, 45 Euro, Bezug über www.weingut-rothe.de

produkttest

Ein Gepard zum Frühstück

Na, auch zu beschäftigt, um morgens Zähne zu putzen und Kaffee zu trinken? Dann ist, glaubt man ihrem Hersteller, die „Yuz Energy Boost“ das Richtige: eine Zahncreme mit Koffein drin. Inspiriert ist sie „vom Alten Orient“ und „der Traditionellen Persischen Medizin“. Passend dazu geht der Name der Paste, also das „Yuz“, zurück auf die persische Kurzbezeichnung des Asiatischen Geparden. Ein schnelles Tier also, so wie es schneller geht, Koffein über die Mundschleimhaut aufzunehmen, statt es erst durch Darm und Leber zu schleusen.

Zwei Minuten Putzen mit gut einem Milliliter Paste beschert morgendlich eiligen movers 'n' shakers angeblich den Koffeingehalt einer Tasse Kaffee. 75 ml sind in der Tube, die 9,95 Euro kostet (bestellbar bei yuzoralcare.com). So wertig der Mundhöhlenkick auch daher kommt mit seiner schönen blauen Farbe, kaum schäumend und seinem „Gesundheit!“ rufenden erwachsen-bitteren Geschmack (u. a. Minze, Zimt und Anis): Gegen einen anständigen Kaffee am Morgen setzt sich dieser Gepard nicht durch. *Alexander Diehl*



Foto: Yuz Oral Care

Über den Wolken: Flugzeugessen hat nur wenig Platz und muss verwirrte Geschmacksnerven überzeugen
Foto: Rüdiger Wölk/imago



Flugzeugkoch Burkhard Weizsäcker sorgt dafür, dass im Flieger niemand hungrig bleibt. Seine Gerichte passt er der Enge an Bord an – und dem Luftdruck in der Kabine

Interview **Juliane Reichert**

taz: Herr Weizsäcker, als Flugzeugkoch konzipieren Sie Gerichte für Flugreisende. Wie ist das für Sie, wenn Sie selber fliegen? Immer ein Auge auf die Kreationen der Konkurrenz?

Burkhard Weizsäcker: Ich interessiere mich auf Flügen eher für das Verhalten der Passagiere als für das Essen an sich. Was kommt an, was wird zuerst gegessen, wie wird es gegessen? Wird das Besteck benutzt oder die Hände? Ich schaue mir das an und überlege: Was bringt dem Passagier am meisten Spaß?

Am meisten Spaß bringt es wohl immer noch, wenn es lecker ist. Aber oft hat Flugzeugessen nicht den besten Ruf. Sorgen die Bedingungen in der Luft eigentlich für ein anderes Geschmackserlebnis?

Dafür haben wir Tests gemeinsam mit dem Fraunhofer-Institut durchgeführt. Die belegen wissenschaftlich, dass aufgrund des im Flugzeug herrschenden Niederdrucks die sogenannte Geruchs- und Geschmacksschwelle für Süßes und Salziges steigt. Außerdem riecht man die Speisen und Getränke so, als hätte man einen Schnupfen.

Und wie begegnen Sie dem im Küchenalltag? Einfach alles stärker würzen?

Einfach mehr Salz oder mehr Zucker hinzugeben reicht nicht aus. Gefragt ist im Airline Catering ein nuanciertes Spiel mit den Gewürzen, damit die Gerichte möglichst vielen Passagieren schmecken. Die Geschmacksschwelle von Säuren bleibt übrigens unverändert, weshalb etwa Saucen auf der Basis von Weißwein oder Zitrone schlechter ankommen.

Gibt es Zutaten, die bei der Entwicklung der Gerichte nicht infrage kommen?

So weit wie möglich verzichten wir auf Knoblauch oder verwenden ihn allenfalls dezent dort, wo er einfach zum Gericht dazugehört. Auch Zwiebeln werden nur dosiert eingesetzt. Das Gleiche gilt für Bohnen- und Hülsenfrüchte.

Man kann sich die Gründe denken.

Es gibt aber auch kulturelle Eigenheiten zu berücksichtigen. Rindfleisch geht zum Beispiel nicht in Richtung Indien, und Schweinefleisch kann nicht auf Flügen in muslimische Regionen serviert werden. Umgekehrt ist dafür Hühnchen ein gern verwendetes Fleisch, da es in diversen Kulturen großen Anklang findet.

Was für dankbare Lebensmittel gibt es noch, mit denen man im Zweifel immer arbeiten kann?

Pasta – auch weil sie oftmals vegetarisch konzipiert ist und so diese Gruppe an Reisenden gleich mit abdeckt. Grundsätzlich sind alle Gemüsesorten gut zu verarbeiten. Durch den Einsatz moderner Gartechniken erhalten sie heute auch ihre Farbe und sehen dadurch auf den Tellern ansprechend aus. Wichtig ist jedoch, dass die Crews an

Bord die Aufheizzeiten berücksichtigen. Wird das Menü zu stark gegart, gehen Konsistenz und Farbgebung verloren. Ich persönlich mag besonders den weißen Spargel, weil es ein besonders geschmackvolles Gemüse ist, das man vielfältig darstellen kann, zum Beispiel gebraten, frittiert, in Stangenform, als Mus, Suppe, Dessert.

Eine andere Limitierung für die Bordmahlzeiten ist der Platz. Die kommen ja in diesen genormten Plastikboxen, die kleiner sind als normale Teller.

Bei der Menü-Entwicklung ist natürlich das Equipment zu beachten, das zur Verfügung steht. Übrigens in allen drei Dimensionen, die Speisen dürfen nämlich auf maximal drei Zentimetern Höhe angerichtet sein. Einzig in der First Class können höhere Garnituren geplant werden, da dort noch durch die Crew Handgriffe am Essen erfolgen.

Welchen Weg geht das Essen vom Herd bis auf das Tablett der Passagiere?

„Es wird genau austariert, wie viel Gramm Erbsen, Kartoffelpüree und wie viel Milliliter Soße“

Burkhard Weizsäcker

Die Mahlzeiten werden in direkter Airtornähe oder am Flughafen in einem unserer rund 200 Betriebe weltweit gekocht und dann ausgeliefert. Im Regelfall passiert das acht bis zwölf Stunden vor Abflug. Spätestens drei Stunden vor Abflug ist die sogenannte Rampenbereitstellungszeit. Aufgrund gesetzlicher und internationaler Richtlinien für Lebensmittelsicherheit beim Airline Catering müssen alle Mahlzeiten vor der Bereitstellung auf fünf Grad runtergekühlt werden. Im Durchschnitt ist das Essen fünf Stunden gekühlt.

Flugzeugessen ist immer aufgewärmt?

Genau. Die Mahlzeiten werden in unseren Betrieben in mobile Ofeneinschübe geparkt. Es sind auch unsere Belader, die diese dann in die Öfen der Flugzeuge schieben, während sie am Flughafen stehen. Die Crew-Mitarbeiter erhalten dabei die Informationen, bei welcher Temperatur sie die Essen wie lange erhitzen müssen. Schließlich werden die Essen den Reisenden serviert.

Wie viele Gerichte werden bei der Lufthansa pro Monat und Jahr konzipiert?

Bei Lufthansa fliegen pro Jahr 80 verschiedene Menüs auf der Kurzstrecke und 108 Menüs auf der Langstrecke mit. Wichtig ist dabei auch, ob auf der Strecke zwei Mahlzeiten serviert werden – hier gilt es, Doppelungen von Zutaten zu vermeiden. Ich ar-

beite an allen diesen Menüs mit.

Gibt es eine Art Rotation von ein paar Dutzend Gerichten, wo dann immer mal welche ausgetauscht werden?

Die Wechsel der Menüs finden wöchentlich auf Kurzstrecke statt, bei Langstrecke alle zwei Monate. Hinzu kommt standardmäßig ein Wechsel der Menüs zum Sommer- und Winterflugplan. Saisonal bedingt gibt es bei Lufthansa noch spezielle Menüs wie das Spargelmenü im Frühjahr oder die Gans zur Weihnachtszeit. Für die regionalen Strecken – arabisch, koreanisch, chinesisches, pakistanisch und so weiter – werden noch mal gesondert Menüs entwickelt gemeinsam mit den Chefs der jeweiligen Region. Generell werden alle zwei Jahre neue Menüs entwickelt für alle Langstrecken.

Wie kann man sich hier die Zusammenarbeit zwischen den Köchen und Ihnen als Menüdesigner vorstellen?

Die Menüs werden von unseren Produktentwicklern konzipiert, aber natürlich in enger Abstimmung mit unseren Köchen und den Kollegen aus den Operations. Wir produzieren große Stückzahlen, und von daher müssen die Essen auch in der Massenfertigung funktionieren. In einer sogenannten Menüpräsentation werden schließlich die Mahlzeiten gemeinsam mit unseren Kunden – den Airlines – im Detail festgelegt. Da wird ganz genau austariert, wie viel Gramm Erbsen, Kartoffelpüree, Fleisch und wie viele Milliliter Soße ein Gericht haben wird. Schließlich muss ein Essen wie das andere aussehen.

Wie sind Sie eigentlich zum Flugzeugkoch geworden?

Durch einen früheren Arbeitskollegen bin ich mit dem Airline Catering in Kontakt gekommen und habe dann geplant, mir das mal für ein Jahr anzuschauen. Aus einem Jahr wurden mittlerweile 32 Jahre. Warum? Weil Airline Catering so wahnsinnig abwechslungsreich, international und interessant ist. Es bringt mir einfach viel Spaß.



Foto: privat

Burkhard Weizsäcker, 58, ist ausgebildeter Koch und Küchenmeister. Er arbeitet als Produktentwickler bei den LSG Sky Chefs, die der weltweit zweitgrößte Anbieter für Bordverpflegung sind und täglich mehr als eine Million Mahlzeiten produzieren. Das Unternehmen gehört zur Lufthansa AG.