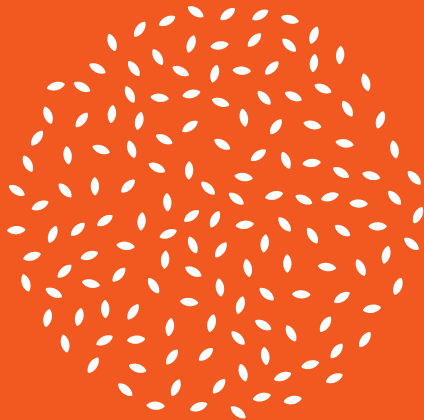
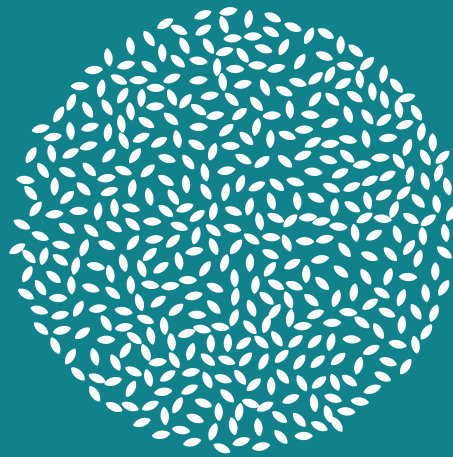


Früher war alles schlechter

Nº 24: Ackerbau



1961 wurden für 3,1 Milliarden **Menschen** 877 Millionen Tonnen **Getreide** geerntet. 12,8 Millionen Quadratkilometer **Ackerfläche** standen zur Verfügung.



2012 wurden für 7,1 Milliarden **Menschen** 2566 Millionen Tonnen **Getreide** geerntet. 14 Millionen Quadratkilometer **Ackerfläche** standen zur Verfügung.

QUELLE: FAO

Einmal ganz Südamerika gespart. In einer Rangliste der grandiosen Irrtümer der Menschheit dürfte der Malthusianismus nicht fehlen. Der englische Ökonom Thomas Robert Malthus postulierte 1798, dass das Wachstum der Weltbevölkerung notwendig das der Nahrungsmittelproduktion übersteigen werde und die Menschheit deswegen dem Untergang geweiht sei. Nun, Malthus unterschätzte die Erfindungsgabe seiner Nachgeborenen. Heute darf die radikal verbesserte Effizienz der Landwirtschaft als eine der erstaunlichsten Erfolgsgeschichten des Menschen gelten. In den vergangenen 50 Jahren hat sich die globale Population mehr als verdoppelt, die Ackerflächen aber, die nötig sind, um diese Menschen zu ernähren, wuchsen nur um zehn Prozent. Man kann sich diesen

gewaltigen Fortschritt so vorstellen: Wenn sich die Ernteerträge pro Fläche des Jahres 1961 nie verbessert hätten, wären im Jahr 2012 rund 30 Millionen Quadratkilometer Ackerfläche nötig gewesen, um die auf 7,1 Milliarden angestiegene Weltbevölkerung zu ernähren – tatsächlich waren es aber nur 14 Millionen Quadratkilometer. Dank der industrialisierten Landwirtschaft wurde beinahe eine Fläche von der Größe Südamerikas eingespart, die Getreideerträge wurden verdreifacht. Natürlich gibt es auch Fehlentwicklungen. Auf die Liste der maximal dummen Ideen gehört sicher das aberwitzig platzraubende Konzept des Biotreibstoffs, bei dem man Benzin auf Feldern anpflanzt, statt es aus Ölfeldern zu pumpen. Damit müssen wir schleunigst wieder aufhören.

Mail: guido.mingels@spiegel.de

Verkehr

Sind wir zu blöd zum Autofahren, Herr Hoeglauer?

Andreas Hoeglauer, 38, arbeitet seit acht Jahren als Fahrlehrer in Planegg bei München.

SPIEGEL: Seit zehn Jahren steigt die Quote der erfolglosen Führerscheinprüfungen. 2015 waren 35 Prozent der Tests im theoretischen Teil eine Pleite, im praktischen Teil 30 Prozent. Ist Autofahren so schwierig?

Hoeglauer: Nein. Aber ich sag's mal so: Das Niveau der Schüler steigt nicht gerade. Es ist nicht mehr unüblich,

dass jemand zwölf Monate braucht, bis er den Schein kriegt. Ich hatte schon einen Schüler mit 200 Fahrstunden. **SPIEGEL:** Was läuft schief?

Hoeglauer: Die Kids können nicht mehr mit der Kupplung, der Bremse, dem Lenkrad umgehen. Wenn ich sagen würde: Ihr müsst mit dem Finger von links nach rechts wischen, um den Wagen zu lenken, das würden sie hinkriegen. Bei der Generation Smartphone ist haptisch viel verloren gegangen. Es mangelt auch an der gebotenen Ernsthaftigkeit. Ich kann zehnmal sagen, in einer 30er-Zone wird 30 km/h gefahren, nicht 32 und nicht 40. Interessiert die nicht wirklich.

SPIEGEL: Was sind die häufigsten Fehler in den Prüfungen?

Hoeglauer: In der Theorie liegen überraschend viele bei Fragen zum Einfluss von Alkohol und anderen Drogen falsch. Fragen zum Reifenprofil? Bitte nicht! Ich hatte Prüffahrten, die gingen nur Zentimeter weit. Der Schüler fuhr nicht im ersten Gang los,



Fahrschüler in England 1938

sondern im Rückwärtsgang. Ein anderer schoss aus der Parklücke, ohne Schulterblick. Es fahren immer noch welche bei Rot über die Ampel und wundern sich, dass sie keine zweite Chance kriegen.

SPIEGEL: Sind die Prüfer strenger geworden?

Hoeglauer: Nein. In der Großstadt lassen sie es sogar mal durchgehen, wenn einer den Motor abwürgt.

SPIEGEL: Würde jemand, der seit 15 Jahren Auto fährt, die Prüfung auf Anhieb schaffen?

Hoeglauer: Neun von zehn Kandidaten würden durchfallen, weil sie zu wenig Abstand zum Wagen vor ihnen halten oder ständig vergessen zu blinken. mag