	Für die Inhalte der einzelnen Antworten sind die jeweiligen Parteien verantwortlich					
Wahlprüfstein	**CDU/CSU**	**SPD**	**FDP**	**Bündnis90/Die Grünen**	**Linke**	**BSW-VG**
Plant Ihre Partei Änderungen an den Regularien zum H-Kennzeichen für die nächste Legislaturperiode – und wenn ja, welche?	CDU und CSU planen aktuell keine Änderungen.	Historische PKWs, LKWs und Motorräder sind für die SPD ein wichtiges technisches Kulturgut, Teil unseres industriepolitischen Erbes und Teil unserer Gesellschaft. Wir halten Oldtimer für ein wichtiges und unterstützenswertes Kulturgut, bei dem die geltenden Ausnahmen beibehalten werden sollen. Das H-Kennzeichen trägt diesem Umstand Rechnung und erkennt die Fahrzeuge als technisches Kulturgut an.	Sofern beihilferechtlich möglich, werden wir Freie Demokraten uns für die steuerliche Anpassung bei H-Kennzeichen einsetzen. Denn wir wollen die Kfz-Steuer vollständig abschaffen, sobald der Emissionshandel europaweit auf den Verkehrssektor ausgeweitet ist. Damit würde die bürokratische Erhebung einer gesamten Steuer entfallen, ohne dass es zu Mindereinnahmen kommen muss. Der Emissionshandel ist der wirksamste Weg, CO2-Emissionen zu reduzieren. Die Kfz-Steuer ist dann nicht mehr nötig und kann ersatzlos entfallen. Dadurch können wir umfangreich Steuerbürokratie abbauen und die Bürgerinnen und Bürger entlasten.	Oldtimer sind Ausdruck des kraftfahrzeugtechnischen Kulturgutes. Leider gibt es öfter Fahrzeuge, deren Zustand nicht dem Kulturgut Automobil entsprechen. Daher können wir uns vorstellen, die Kriterien in § 23 StZVO so anzupassen. Das würde einen Beitrag zur Standardisierung des Prüfverfahrens liefern und echte Oldtimer als Kulturgut aufwerten.	Die Linke betrachtet den Erhalt und die Förderung des kulturellen Erbes sowie den Schutz der Umwelt als zentrale Anliegen. In diesem Zusammenhang erkennen wir den Wert historischer Fahrzeuge an und verstehen die Bedeutung des H-Kennzeichens für ihre Erhaltung. Wir setzen uns daher für eine angemessene Regulierung ein, die einerseits die historischen Fahrzeuge schützt und andererseits Umweltstandards berücksichtigt. Wir planen keine Nutzungsbeschränkungen für Oldtimer — außer in den Umweltzonen der Städte bzw. bei emissionsbedingten Fahrverboten (s. Frage 2). Aus Klimaschutzgründen, um die notwendige Klimaneutralität des Verkehrs zu erreichen, wird es aber perspektivisch (wohl erst nach 2030) erforderlich werden, dass Oldtimer vermutlich teurere synthetische Kraftstoffe tanken müssen, wenn die Fahrzeuge nicht auf Batterieantrieb umgerüstet werden können oder die Besitzer dies nicht wollen.	
Wie setzt sich Ihre Partei für die europaweite Harmonisierung der Regularien für historische Fahrzeuge ein (EU-weite Anerkennung 07er- und H-Kennzeichen, gleiche Ausnahmeregelungen bei Fahrverboten in Umweltzonen, …)?	Für Fahrzeughalter mit H-Kennzeichen gibt es keine Einschränkungen für Fahrten ins Ausland. Das H-Kennzeichen dient dem Dauerbetrieb des Fahrzeugs, während das rote 07-Kennzeichen ausreicht, wenn nur die gelegentliche Teilnahme an Veranstaltungen geplant ist.	Der EU-Abgeordnete Bernd Lange leitet die AG historische Fahrzeuge im EU-Parlament (Historic Vehicle Group, HVG). Sie hat eine europaweite Definition für historische Fahrzeuge erarbeitet und in die EU-Gesetzgebung eingebracht. Die Definition ermöglicht Ausnahmen, damit das Kulturgut historisches Fahrzeug weiterhin auf der Straße genutzt werden kann. Auch im Vorschlag zur Überarbeitung der EU-Altautoverordnung wurden recht unbestimmte Ausnahmen für Oldtimer durch die HVG-Definition ersetzt: Ein „Fahrzeug von historischem Interesse" ist eines, das von dem Mitgliedstaat, in dem die Zulassung erfolgt ist, oder von einer seiner dazu ermächtigten Stellen als historisch betrachtet wird und alle der folgenden Voraussetzungen erfüllt: vor mind. 30 Jahren hergestellt oder erstmals zugelassen, sein gemäß dem einschlägigen Unions- oder einzelstaatlichen Recht festgelegter spezifischer Fahrzeugtyp wird nicht mehr hergestellt, es ist historisch erhalten, im Originalzustand bewahrt und die technischen Merkmale seiner Hauptbauteile wurden nicht wesentlich verändert.	Die bestehenden Ausnahmeregelungen halten wir Freie Demokraten für richtig und diese sollen erhalten bleiben. Das System hat sich in Deutschland klar bewährt. Pauschale Anti-Oldtimer-Maßnahmen lehnen wir daher angesichts der bisherigen Rechtslage und den Nutzungsumständen (geringe Laufleistung, meist beschränkter Nutzungsraum und langfristige Weiternutzung bestehender Fahrzeuge) ab. Wir wollen auch die grenzüberqreifende Bürokratie so weit wie möglich vereinfachen. Dazu gehören auch Dokumentationsauflagen und Ausnahmeregelungen. Hier braucht es idealerweise EU-einheitliche Vorgaben, damit auch historische Fahrzeuge die europäische Freizügigkeit vollständig nutzen können.	Wir begrüßen standardisierte Verfahren und Regularien, die trotzdem noch Spielraum bringen. Die europaweit unterschiedlichen Fahrverbote für Fahrzeugtypen und Schadstoffklassen in Umweltzonen bedeuten, dass Kommunen meist selbst am besten einschätzen können, welchen Fahrzeugen sie Ausnahmegenehmigungen erteilen möchten.	Wir setzen uns für eine EU-weite Harmonisierung der Regularien für historische Fahrzeuge ein, um die grenzüberschreitende Mobilität von Oldtimer-Liebhaber*innen und Veranstaltungen zu erleichtern. Einer Änderung der Fahrscheinhefte mit dem Ziel, dass mit der 07-Nummer auch wieder ins Ausland gefahren werden kann, stehen wir aufgeschlossen gegenüber. Auch wenn wir verstehen, dass Sie dies als Vertretung der Oldtimerfahrenden anders sehen, lehnen wir die Ausnahmeregelungen bei Fahrverboten in Umweltzonen für Oldtimer ab. Auch Reisebusunternehmen oder Handwerker pochen mit ebenfalls guten Gründen auf eine generelle Befreiung — dann wären die Umweltzonen weitgehend wirkungslos. Uns geht es aber nicht um Fahrverbote, sondern um die Gesundheit der Menschen. Deswegen setzen wir auf die Nachrüstung von Fahrzeugen.	
Wie wird Ihre Partei den nachhaltigen Einsatz klimaneutraler Kraftstoffe für alle Bestandsfahrzeuge fördern?	Für die Millionen von Verbrennungsmotoren, die aber auch nach 2035 auf Deutschlands Straßen unterwegs sein werden, brauchen wir bezahlbare, effiziente und umweltfreundliche Kraftstoffe. Deshalb setzen wir uns für eine starke Forschung und Entwicklung sowie Planungssicherheit für Investoren auch auf diesem Gebiet ein. Wir wollen die deutsche Spitzentechnologie des Verbrennungsmotors erhalten und technologieoffen weiterentwickeln. Synthetische Kraftstoffe spielen dafür eine zentrale Rolle.	Bei Neuwagen führt der Weg in Richtung Elektromobilität und die Hersteller haben ihn längst eingeschlagen. Hier brauchen wir ein dichtes Netz an Schnellladesäulen, auf das man sich verlassen kann. Für Bestandsfahrzeuge können u. a. Biokraftstoffe eine Übergangslösung sein. Oldtimer werden im Vergleich zu Alltagsfahrzeugen nur gelegentlich und deutlich weniger Kilometer gefahren: Für historische Fahrzeuge können deshalb auch E-Fuels eine Möglichkeit werden, einen weitaus klimafreundlicheren Betrieb sicherzustellen. Hier können die Eigentümer ihre Verantwortung wahrnehmen. Noch sind E-Fuels jedoch knapp und teuer, zudem bleiben sie ineffizient. Sie sind insbesondere dort sinnvoll, wo generell nur schwierig elektrifiziert werden kann: z. B. im Flug- und Schiffsverkehr. Genau dort fördern wir auch ihren Markthochlauf, z. B. durch verpflichtende, steigende Beimischungsquoten von nachhaltigen Flugkraftstoffen.	Klimafreundliche synthetische Kraftstoffe sind eine bereits heute verfügbare Alternative für alle Verkehrsmittel, da sie ohne technische Umrüstung in herkömmlichen Verbrennungsmotoren verwendet werden können. Seit diesem Jahr ist durch die Änderung der 10. BImSchV auch die Betankung mit alternativen klimaneutralen Kraftstoffen, sogenannten E-Fuels, oder mit fortschrittlichen Biokraftstoffen (HVO100) in Reinform in Deutschland möglich. Dafür hat die FDP lange gekämpft. Statt auf die einseitige Subventionierung der Elektromobilität setzen wir auch im Straßenverkehr auf einen technologieoffenen Innovationswettbewerb. Gerade für die Bestandsflotte bieten hier synthetische Kraftstoffe eine große Chance auf klimafreundliche Mobilität, die durch einen raschen Markthochlauf vorangetrieben werden müssen. Außerdem wollen wir Freie Demokraten den EU-Emissionshandel (EU-ETS) schnellstmöglich auf alle Sektoren und geographisch ausweiten. Der Emissionshandel ist der wirksamste Weg, CO2-Emissionen zu reduzieren. Zugleich wird der Markthochlauf und die Betankung mit klimaneutralen Kraftstoffen durch Ausweitung des EU-ETS und einen marktwirtschaftlichen CO2-Preis gefördert.	Für die Klimaschutzziele im gesamten Verkehrssektor brauchen wir alle verfügbaren umweltfreundlichen Optionen. Kraftstoffe auf Basis von grünem Wasserstoff werden künftig unerlässlich sein, um den Verkehrsbereich klimaneutral zu gestalten. Sie sind ein kostbares Gut, das wir zuerst dort einsetzen sollten, wo es keine klimafreundlichen und effizienteren Alternativen gibt.	Wir sehen den Einsatz von sog. klimaneutralen Kraftstoffen, also E-Fuels, kritisch und sind der Meinung, dass dies nicht gefördert werden sollte. Denn die Herstellung von E-Fuels ist sehr energieintensiv und der dafür zu verwendende grüne Wasserstoff ist viel zu wertvoll, um ihn in Fahrzeugen zu verwenden. Viel wichtiger ist es, den grünen Wasserstoff bspw. in der Herstellung von grünem Stahl oder in der klimaneutralen Produktion von Zement zu verwenden.	
Wie unterstützt Ihre Partei Ausnahmeregelungen für historische Fahrzeuge bei Materialverboten (z.B. EU-weites Bleiverbot)?	CDU und CSU unterstützen den Erhalt historischer Fahrzeuge. Richtlinien-Vorschläge der Kommission werden von uns immer auch unter dem Gesichtspunkt der praktischen Umsetzbarkeit und des Bestandsschutzes betrachtet.	Die REACH-Gesetzgebung der EU hat die Verwendung von Chemikalien zurecht vom Kopf auf die Füße gestellt. Es ist besser, Chemikalien auf Risiken abzuklopfen, als später mit den Folgen konfrontiert zu sein (siehe Asbest). REACH soll sicherstellen, dass besorgniserregende Stoffe schrittweise ersetzt werden, wenn technisch und wirtschaftlich möglich. Das gilt es behutsam umzusetzen, ungefährliche Anwendungen aber zu belassen. Bei historischen Fahrzeugen geht es um bestimmte Chromverbindungen, Cadmium oder auch Blei. Blei ist giftig, aber in Bleibatterien bei geschlossenem Kreislauf und entsprechender Verarbeitung kein Risiko. Der EU-Kommission obliegt es nun zu entscheiden. Aus Antworten der Kommission auf eine Anfrage des Büros des EU-Abgeordneten Bernd Lange und auf eine Petition geht hervor, dass es nicht um ein EU-weites Bleiverbot geht. Wir achten darauf, dass Materialien für historische Fahrzeuge nicht pauschal verboten werden und wo immer möglich Ausnahmemöglichkeiten schaffen.	Der Umweltschutz ist ein hohes Gut. Zugleich müssen politische Maßnahmen immer auch praxistauglich sein, so dass Produktverbote genauestens geprüft und begründet werden müssen. Bestimmte Materialverbote hätten weitreichende Auswirkungen auf historische Fahrzeuge. Ohne Blei werden ihre Gestaltung, Erhaltung, Reparatur oder Restaurierung nahezu unmöglich. Für uns Freie Demokraten machen Ausnahmeregelungen daher dort Sinn, wo es keine Alternativen gibt, und es bürokratische und monetäre Mehraufwände zu vermeiden gilt.	Seit 2003 dürfen Fahrzeuge mit bestimmten gefährlichen Materialien wie zum Beispiel Blei nicht mehr auf den europäischen Markt gebracht werden. Für historische Fahrzeuge gilt eine Ausnahme, die auch bei der Revision der Altfahrzeuge-Richtlinie so bestehen bleiben soll.	Wir unterstützen das EU-weite Bleiverbot als richtige Maßnahme für einen verantwortungsvollen Umgang mit gesundheitsgefährdenden Materialien. Gleichzeitig erkennen wir an, dass historische Fahrzeuge oft auf traditionelle Materialien angewiesen sind, die möglicherweise nicht im Einklang mit modernen Umweltstandards stehen. Wir sind deshalb offen für Ausnahmeregelungen für kulturell erhaltenswerte historische Fahrzeuge - diese müssen mit Gesundheits- und Umweltschutz abgewogen werden.	Leider ist es unserer jungen Partei noch nicht möglich, auf die vielen eingehenden Wahlprüfsteine zu antworten, wie wir es gerne täten. Das heißt nicht, dass wir Ihre berechtigten Anliegen nicht wahrnehmen, sondern dass wir es personell noch nicht schaffen, differenziert zu antworten. Zudem behandelt unser Wahlprogramm die verschiedenen Themen noch nicht in aller Tiefe, bzw. müssen unsere Positionen durch Beschluss eines Parteitages finalisiert werden.
Welchen Standpunkt hat Ihre Partei zum Umgang mit Oldtimern und Ersatzteilen bezogen auf die Überarbeitung der EU-Altautoverordnung?	Die EU-Kommission hatte im Juli 2023 einen Vorschlag zur Überarbeitung der EU-Altfahrzeugverordnung (End-of-Life-Direktive) vorgelegt. In diesem Zusammenhang entstand eine intensive Diskussion im Hinblick auf Oldtimer. Der Entwurf der EU-Kommission sah aber von Anfang an eine Ausnahme für "Fahrzeuge von historischem Interesse" vor. CDU und CSU werden auch zukünftig die Entwicklung der Sachlage genau beobachten und begleiten.	Der Vorschlag der EU-Kommission zielt auf eine stärkere EU-weite Harmonisierung und enthält eine Ausnahme für historische Fahrzeuge auf Grundlage der HVG-Definition (siehe Thema 2). Als Reaktion auf Fake-Meldungen, dass Oldtimer verschrottet werden müssten, erklärte die Kommission, dass Fahrzeuge von historischem Interesse ausgenommen sind. Wir halten den Kommissionsvorschlag für eine gute Grundlage und können uns Präzisierungen vorstellen: Historische Fahrzeuge sollten ausgenommen sein bei Nutzung, Lagerung und Restaurierung. Das Recht des Eigentümers zur Einstufung als historisches Fahrzeug, Altfahrzeug oder Schrott muss klar geregelt sein. Und für Betrieb und Restaurierung sind der rechtmäßige Verkauf, Export und Import von historischen Fahrzeugen und deren Teilen sicherzustellen. Die Suche nach passenden, gut erhaltenen Ersatzteilen für den Oldtimer ist oft eine Sisyphos-Arbeit. Sie trägt aber zum Erhalt von technischen Kulturgütern bei und muss erhalten bleiben, dafür stehen wir.	Der Entwurf der Novelle der Europäischen Altautoverordnung nimmt bereits explizit Fahrzeuge von historischem Interesse aus. Diesen Ansatz begrüßen wir Freie Demokraten ausdrücklich. Denn Oldtimer und ihre Ersatzteile sollten nicht ohne Not verschrottet werden und die Eigentumsrechte müssen gewahrt werden. Daher ist uns eine praxistaugliche Überarbeitung der Altautoverordnung wichtig, die auch die gesamte Spannbreite von Oldtimern berücksichtigt.	Fahrzeuge von historischem Interesse sollen das Erbe der Epoche, in der sie gebaut wurden, erhalten. Deswegen sollen Oldtimer auch von der Überarbeitung der Verordnung nicht betroffen sein.	Die EU-Altautoverordnung soll geändert werden, weil bislang Schrottautos illegal aus der EU exportiert werden, indem sie als Gebrauchtwagen deklariert werden. So werden europäische Gesetze zur umweltverträglichen Entsorgung umgangen. Eine Verschrottung von Oldtimern ist deshalb nicht zu befürchten, denn bei der EU- Altautoverordnung geht es nicht um intakte Autos, sondern um Schrottautos. Die neue EU-Altautoverordnung nimmt Fahrzeuge von historischem Interesse explizit aus - das begrüßen wir.	
Welche Fördermaßnahmen für das Oldtimergewerbe (Handel, Dienstleistungen, Werkstätten, Wissenstransfer Alt -> Jung) plant Ihre Partei für die nächste Legislaturperiode?	Wenn es konkreten Bedarf gibt, werden sich CDU und CSU intensiv in die Diskussion einbringen.	Historische Fahrzeuge sind oft ein Hobby für Generationen: Eltern schrauben mit ihren Kindern, Großeltern erklären ihren Enkelkindern den Oldtimer, Familien fahren zu Oldtimer-Treffen. Uns sind die Sichtbarkeit dieser Leidenschaft, die Anerkennung als kleiner, funktionierender Wirtschaftsfaktor und verlässliche politische Regeln wichtig. Wir immer Oldtimer-Fans ihre Fahrzeuge reparieren, sie prüfen lassen oder sie verkaufen: Hier braucht es Fachkräfte und gute Chancen für Auszubildende. Deshalb haben wir mit dem Weiterbildungsgesetz eine Ausbildungsgarantie eingeführt und wollen auch europaweit die Jugendgarantie mit einer besseren Finanzierung stärken. Wir setzen uns für den Erhalt historischer Fahrzeuge als Kulturgut ein. Dazu gehört eben, dass sie auf der Straße genutzt werden können. Mit unserem Ansatz, Ausnahmen zu schaffen zu erhalten, geht der Appell einher, die Fahrzeuge verantwortungsvoll und umweltbewusst zu nutzen. Damit stabilisieren wir ihre gesellschaftliche Akzeptanz.	Old- bzw. Youngtimer haben sich zu wahren Kulturgütern entwickelt, die weiterhin eine Vielzahl von Menschen begeistern. Um die Leidenschaft für das automobile Kulturgut sowie das Oldtimergewerbe zu stärken, setzen wir Freie Demokraten uns dafür ein, dass historische Fahrzeuge auch einen Platz in der Mobilität von morgen finden. Wir unterstützen den Handel mit historischen Fahrzeugen, da die Instandhaltung automobilen Kulturguts so bei dazu geeigneten und daran interessierten Fahrzeughaltern erfolgen kann. Wir setzen uns dafür ein, die nationalen und europäischen Import- und Exportbestimmungen für historische Fahrzeuge zu vereinfachen. Wir treten darüber hinaus grundsätzlich für Bürokratieabbau und die Digitalisierung von Verwaltungsvorgängen ein, um Kosten und Aufwand für alle Beteiligten zu reduzieren. Wir schätzen das Engagement von Vereinen, die sich für den Erhalt und die öffentliche Nutzung automobilen Kulturguts einsetzen. Die vermehrte Anerkennung der Gemeinnützigkeit solcher Vereine in der Verwaltungspraxis oder die Berücksichtigung der Ehrenamtsinitiativen können dazu beitragen, den zivilgesellschaftlichen Einsatz für das automobile Kulturgut nachhaltig zu stärken. Auch die Förderung der Jugendarbeit zu historischen Fahrzeugen ist hierfür unabdingbar. Bei der beruflichen Bildung wollen wir zudem dafür werben, jungen Menschen europäische Perspektiven im Handwerk und in den dualen Ausbildungsberufen aufzuzeigen.	Wir wollen die bestehenden Fördermaßnahmen, insbesondere die pauschal-reduzierte Kraftfahrzeugsteuer für Oldtimer unter §9 KraftStG, auch in Zukunft beibehalten.	Die Linke plant keine besonderen Fördermaßnahmen für das Oldtimergewerbe. Wir denken aber, dass unsere wirtschaftspolitischen Forderungen das Oldtimergewerbe in den von Ihnen angesprochenen Bereichen unterstützen. So setzen wir uns für die Stärkung einer Kreislaufwirtschaft ein. Diese ist insbesondere im Hinblick auf Fahrzeuge interessant. Ältere Autos sind oft viel besser verarbeitet mit höherwertigen Materialien - wir können daraus etwas für einen verantwortungsvollen Umgang mit Ressourcen lernen. Dafür müssen Reparatur und Recycling einen viel größeren Stellenwert einnehmen. Eine Rohstoffwende kann nur gelingen, wenn genutzte Rohstoffe wiederverwendet werden - in diesem Bereich können auch viele Arbeitsplätze geschaffen werden. Zudem fordert Die Linke mehr öffentliche Investitionen in Bildung, Ausbildung und Weiterbildung. Mit besserer Bezahlung und guten Arbeitsbedingungen würden viele Berufe attraktiver - auch im Oldtimergewerbe.	
Wie wird Ihre Partei das Interesse junger Menschen an Technik und MINT-Fächern fördern?	CDU und CSU haben in ihrer Regierungszeit das Programm „Mit MINT in die Zukunft" aufgelegt. Mit dieser Initiative soll das Interesse junger Menschen an technischen Berufen geweckt und unterstützt werden.	Auf den Anfang kommt es an: auf Kitas und Grundschulen, die sicherstellen, dass Bildung für alle gelingt und mehr Kinder als jetzt die Grundschule mit sicher erlernten Basiskompetenzen verlassen: Lesen, Schreiben und Rechnen. Das ist die beste Grundlage für die MINT-Fächer auf der weiterführenden Schule. Zudem sind Frauen in technischen Berufen immer noch unterrepräsentiert. Wir wollen, dass Mädchen früh erfahren, dass Technik etwas für sie sein kann. Zum Beispiel wollen wir junge Frauen bei digitalisierungsbezogenen Unternehmensgründungen unterstützen. Ganz wichtig für das Interesse an Technik und MINT-Fächern bleibt aber eben, dass Mädchen wie Jungen die Möglichkeit haben, aus eigener Neugier ein Interesse zu entwickeln, zum Beispiel an einem technischen Hobby wie Oldtimern: ob beim Schrauben in der Einfahrt oder beim Programmieren eines 3D-Druckers für Ersatzteile. Genau dafür wollen wir sie in Kita und Schule stark machen.	Wir Freie Demokraten fordern eine Offensive für die Bildung in Mathematik, Informatik, Naturwissenschaften und Technik (MINT). Schulen sollen die mathematisch-naturwissenschaftlichen Talente von Schülerinnen und Schülern besser entdecken können und nachhaltig fördern. Kinder müssen eine frühzeitige MINT-Bildung erhalten. Daher fordern wir verpflichtende, qualitativ hochwertige und bundesweite Qualitäts- und Bildungsstandards in der frühkindlichen MINT-Bildung. Pädagoginnen und Pädagogen müssen für experimentelles und forschendes Lernen in allen Kitas ausgebildet werden. Außerschulische Initiativen wollen wir dabei weiter stärken. Darüber hinaus fordern wir eine Begleitforschung für MINT-Fächer. Lehrpläne müssen ständig an die Entwicklung und Forschung angepasst werden. Motivation, Sozialisation und Prägungen – auch und gerade in der frühkindlichen Phase – müssen besser erforscht werden. Den beruflichen Aufstieg von Frauen und Mädchen möchten wir durch eine verbesserte MINT-Bildung auf allen Ebenen des Bildungssystems fördern.	Wir wollen wissenschaftliche Laufbahnen und Studiengänge im MINT-Bereich, die den Zugang von Frauen verbessern, aktiv fördern und Finanzierungsmöglichkeiten für Ausgründungen z.B. aus Schule und Hochschule verbessern. Zudem wollen wir Erasmus+ noch attraktiver für Azubis machen und Ausbildungsabschlüsse, die in mehreren Staaten anerkannt werden, stärken.	Technikbegeisterung von jungen (und alten) Menschen ist Voraussetzung für eine Rohstoffwende und ein emeuertes Verhältnis zu Ressourcen und Materialien. Wie sehr sich Kinder und Jugendliche für MINT-Disziplinen interessieren, hängt stark von der sozialen Herkunft ab. Hier setzen wir an: Wir streiten für ein Bildungssystem, das überall in Europa und von der Kita bis zur Promotion ohne Gebühren öffentlich bedarfsgerecht finanziert und sozial durchlässig organisiert ist. Das wird sich auch auf den MINT-Bereich positiv auswirken, da gerade Bildungsaufsteiger*innen sich eher für MINT-Fächer entscheiden. Deshalb muss das Bildungssystem als Teil der öffentlichen Daseinsvorsorge aus öffentlichen Mitteln finanziert werden. Trotzdem bleibt für Die Linke wichtig, dass Bildung nicht auf MINT-Fächer verkürzt wird, sondern sich auf den gesamten demokratischen Bildungsprozess bezieht.	