

Volksabstimmung vom **25. September 2005**

→ **A. Autobahzubringer **Rental****



→ **B. Volksinitiative «**betreffend Stipendiengesetz –  
Bildung für alle!**»**



## A. Autobahnzubringer **Rontal**

---

Der Grosse Rat will für 100 Millionen Franken einen Autobahnzubringer aus dem Rontal zur A 14 bei Buchrain bauen. Damit soll die wirtschaftliche Entwicklung des Rontals und des gesamten Kantons gefördert werden. Der Zubringer dient gleichzeitig der Entlastung des Kantonsstrassennetzes vom wachsenden Verkehr. Das GB und ein Teil der SP lehnten das Projekt im Rat ab.

## B. Volksinitiative «**betreffend Stipendiengesetz – Bildung für alle!**»

---

Die Volksinitiative «Bildung für alle!» der Juso und der SP verlangt höhere Stipendien und mehr Stipendien statt Darlehen, damit auch Kinder weniger wohlhabender Familien gute Ausbildungen erwerben könnten. Regierungsrat und Grosse Rat lehnen die Initiative ab, weil ihre Umsetzung viel zu teuer käme und künftig Personen unterstützt würden, die es nicht zwingend nötig haben. Das neue Stipendiengesetz von 2003 habe die Situation in Luzern bereits massgeblich verbessert.



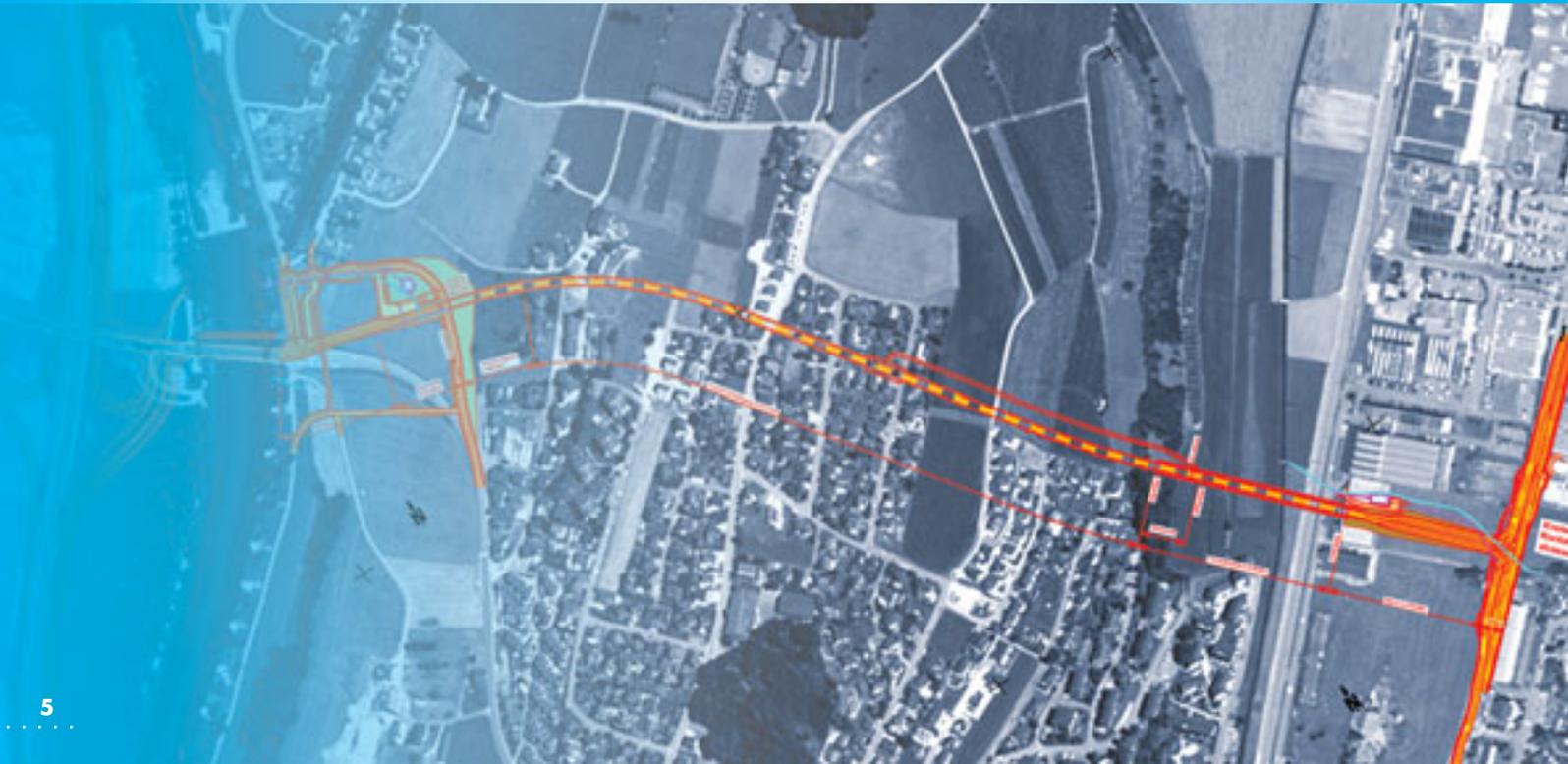
Für eilige Leserinnen und Leser .....	<b>6</b>
Abstimmungsfrage .....	<b>7</b>
Bericht des Regierungsrates .....	<b>8</b>
Die Behandlung im Grossen Rat .....	<b>16</b>
Empfehlung des Regierungsrates .....	<b>17</b>
Abstimmungsvorlage .....	<b>18</b>



Für eilige Leserinnen und Leser .....	<b>20</b>
Abstimmungsfrage .....	<b>21</b>
Bericht des Regierungsrates .....	<b>23</b>
Die Behandlung im Grossen Rat .....	<b>28</b>
Der Standpunkt des Initiativkomitees .....	<b>29</b>
Empfehlung des Regierungsrates .....	<b>30</b>
Initiativtext .....	<b>31</b>



→ **A.** Autobahnzubringer **Rental**



## Für eilige Leserinnen und Leser

Der Grosse Rat hat am 7. März 2005 beschlossen, für 100 Millionen Franken einen Autobahnzubringer aus dem Rontal zur A14 bei Buchrain zu bauen. Die zweispurige Strasse soll von der Kantonsstrasse zwischen Ebikon und Dierikon abzweigen, die Bahnlinie und die Ron überqueren und anschliessend in einem rund 800 Meter langen Tunnel unter Buchrain hindurch die Reuss und den Autobahnanschluss erreichen. Der Autobahnzubringer ist von zentraler Bedeutung für die Erschliessung des eingezonten Industrie- und Gewerbelandes im wirtschaftlichen Entwicklungsschwerpunkt Rontal. Es ist für die Luzerner Volkswirtschaft sehr wichtig, dass die ansässigen Firmen dort bleiben und wachsen können und dass sich neue Betriebe ansiedeln. Die Chancen dafür stehen mit der Fertigstellung der durchgehenden Autobahn Luzern–Zürich per 2011 sehr gut – sofern der Kanton die notwendige Strasseninfrastruktur bereitstellen kann. Der Autobahnzubringer ist aber auch für die Bewältigung des wachsenden Verkehrs auf den Autobahnanschlüssen Emmen Süd und Gisikon-Root und zur Entlastung der Kantonsstrassen im Rontal und im Reusstal nötig. Würde man ihn nicht bauen, müssten dort teure Umfahrungen und Ausbauprojekte in Angriff genommen werden. Die Strasse soll mit zweckgebundenen Geldern aus der Strassenrechnung finanziert werden. Dies ist ohne Erhöhung der Strassenbauschuld und ohne wesentliche Kürzung der Mittel für die übrigen Kantonsstrassen-

projekte möglich. Grosser Rat und Regierungsrat gehen davon aus, dass die Investition für den Kanton Luzern dank höherer Steuereinnahmen bereits sieben Jahre nach Inbetriebnahme der Strasse positive Auswirkungen auf den Staatshaushalt haben wird.

Die GB-Fraktion und ein Teil der SP-Fraktion unterstützen das Projekt nicht, weil sie eine Zunahme des Verkehrs und der Umweltverschmutzung befürchten. Besonders die flankierenden Massnahmen, die zur Eindämmung von negativen Auswirkungen der neuen Strasse auf die angrenzenden Dörfer und Wohngebiete vorgesehen sind, erachten diese Grossrätinnen und Grossräte als ungenügend. Sie möchten im Rontal statt neuer Strassen das Angebot des öffentlichen Verkehrs verbessern.

Die Ratsmehrheit (CVP-, FDP- und SVP-Fraktion) wollte Lebensqualität für das Rontal und den Kanton Luzern nicht nur ökologisch, sondern auch wirtschaftlich verstanden haben. Beim öffentlichen Verkehr sei im Rontal mit der S-Bahn in letzter Zeit einiges erreicht worden und weitere Verbesserungen seien geplant, nun sei der Zeitpunkt für eine Investition in den privaten Verkehr und in die wirtschaftliche Zukunft des Kantons gekommen. In der Schlussabstimmung stimmte der Grosse Rat dem Bau des Autobahnzubringers mit 86 gegen 13 Stimmen zu.

# Abstimmungsfrage **zum Bau des Autobahnzubringers Rontal**

Sehr geehrte Mitbürgerinnen  
Sehr geehrte Mitbürger

Am 7. März 2005 hat der Grosse Rat für den Bau des Autobahnzubringers Rontal (Kantonsstrasse K 65b) in den Gemeinden Buchrain, Dierikon und Ebikon einen Kredit von 100 Millionen Franken (Preisstand Januar 2005) bewilligt.

Gemäss § 39<sup>bis</sup> Absatz 1c der Staatsverfassung unterliegen Beschlüsse des Grossen Rates, welche freibestimmbare Ausgaben für einen bestimmten Zweck bewilligen, bei einer Ausgabenhöhe von mehr als 25 Millionen Franken der Volksabstimmung.

Sie können deshalb am 25. September 2005 über den vom Grossen Rat bewilligten Kredit abstimmen. Die Abstimmungsfrage lautet:

**Wollen Sie dem vom Grossen Rat am 7. März 2005 bewilligten Kredit von 100 Millionen Franken für den Bau des Autobahnzubringers Rontal (Kantonsstrasse K 65b) in den Gemeinden Buchrain, Dierikon und Ebikon zustimmen?**

Wenn Sie die Vorlage annehmen wollen, antworten Sie auf die Frage mit Ja.  
Wollen Sie sie ablehnen, beantworten Sie die Frage mit Nein.

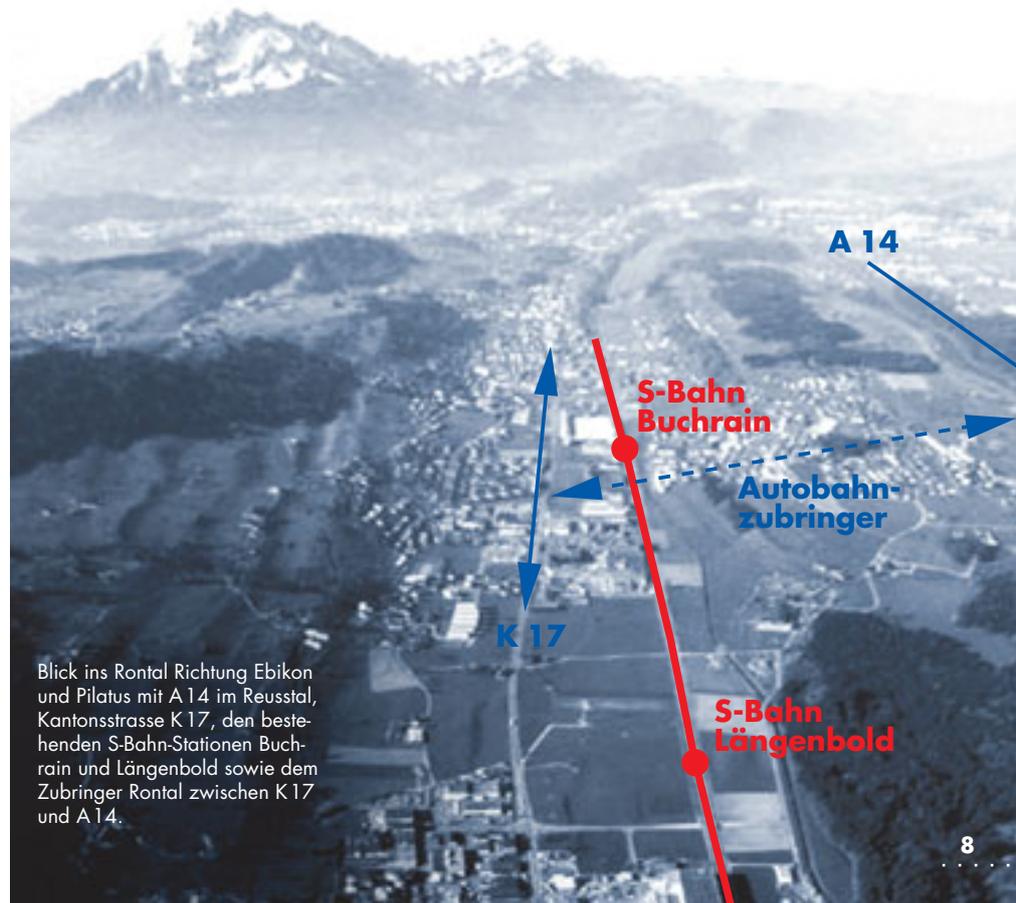
Zu dieser Abstimmungsvorlage unterbreiten wir Ihnen im Folgenden einen erläuternden Bericht und den Wortlaut des Dekrets (S. 18).

# Bericht des Regierungsrates

## Die Luzerner Verkehrs- und Wirtschaftspolitik

Der Kanton Luzern braucht als attraktiver Lebens- und Wirtschaftsraum funktionierende Verkehrsinfrastrukturen. Nur mit einem leistungsfähigen Strassen- und Schienennetz kann der wachsende Verkehr auch in Zukunft bewältigt werden. Eine gute Verkehrsinfrastruktur ist eine zentrale Voraussetzung für die Wettbewerbsfähigkeit unserer Unternehmen, für die angestrebte wirtschaftliche Entwicklung und damit für die Erhaltung der bestehenden und die Schaffung neuer Arbeitsplätze im Kanton Luzern.

Der Kanton Luzern setzt in der Verkehrspolitik auf ein Miteinander von motorisiertem Individualverkehr, öffentlichem Verkehr und Langsamverkehr. Beim Ausbau der Verkehrsinfrastrukturen wird der geplanten Siedlungsentwicklung und der erwünschten wirtschaftlichen Entwicklung Rechnung getragen. Die Anwohnerinnen und Anwohner sollen zudem mit geeigneten baulichen Massnahmen möglichst von den Verkehrsimmissionen abgeschirmt werden. Der Autobahnanschluss Buchrain mit dem



Blick ins Rontal Richtung Ebikon und Pilatus mit A 14 im Reusstal, Kantonsstrasse K 17, den bestehenden S-Bahn-Stationen Buchrain und Längenbold sowie dem Zubringer Rontal zwischen K 17 und A 14.

Autobahnzubringer Rontal ist ein Eckstein dieser Verkehrsstrategie.

## **Volkswirtschaftlicher Nutzen des Autobahnzubringers**

Das Rontal ist ein wichtiger Wirtschafts- und Lebensraum des Kantons. Der kantonale Richtplan 1998 verzeichnet 4 der insgesamt 18 Entwicklungsschwerpunkte von kantonaler Bedeutung in dieser Region. Mit rund 70 Hektaren eingezonten Landreserven verfügt das Rontal über ein grosses Entwicklungspotenzial auf der Achse Luzern–Zug–Zürich. Nach der Fertigstellung des letzten Teilstücks der A4 im Knonaueramt und damit der durchgehenden Autobahnverbindung Luzern–Zürich wird diese Region zu einem Wirtschaftsraum von nationaler Bedeutung aufgewertet. Die Nutzung dieses ideal gelegenen Entwicklungsgebietes ist aus volkswirtschaftlicher Sicht ein Gebot der Stunde. Die wirtschaftliche Entwicklung des Rontals gibt dem ganzen Kanton bedeutende wirtschaftliche Impulse und stärkt somit den Wirtschaftsstandort Luzern und die gesamt

te Luzerner Volkswirtschaft. Unabdingbare Voraussetzung für die Nutzung dieser Entwicklungsreserven ist – neben der Leistungssteigerung im öffentlichen Verkehr mit der Busförderung und der S-Bahn Luzern – eine Anbindung des motorisierten Individualverkehrs an das Nationalstrassennetz. Der Autobahnanschluss Buchrain mit dem Zubringer Rontal schafft die erforderlichen Verkehrskapazitäten.

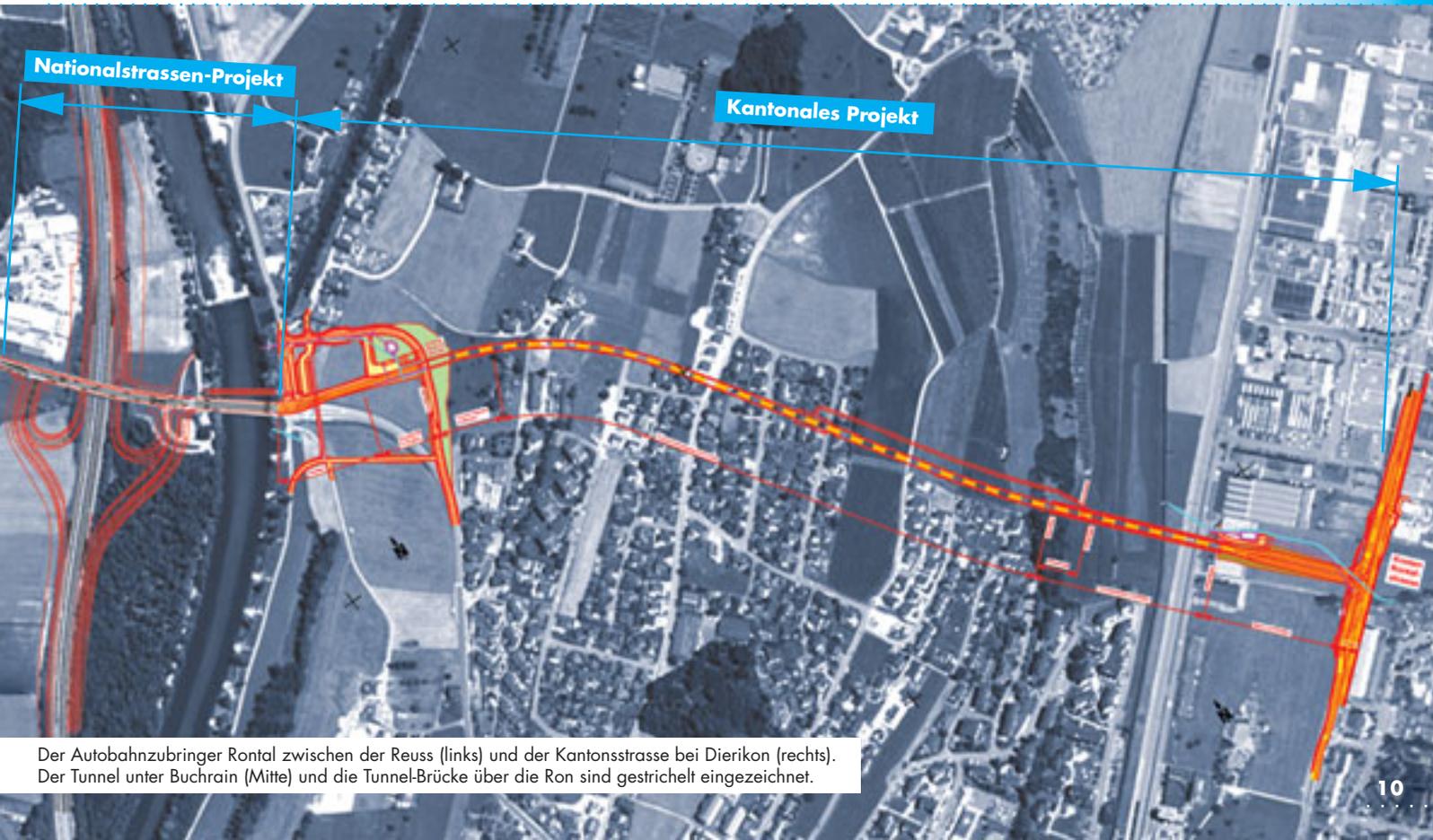
## **Verkehrspolitischer Nutzen des Autobahnzubringers**

Der Autobahnanschluss Buchrain mit dem Zubringer Rontal ist weit über das Rontal hinaus bedeutsam für die kantonale Verkehrsplanung. Er entlastet das parallele Kantonsstrassennetz und den Seetalplatz in Emmenbrücke, indem er den Verkehr durch das Rontal wie auch zwischen Emmen und Eschenbach auf die leistungsfähigere Autobahn A14 lenkt. Dorfzentren – vor allem Buchrain und Root, aber auch Inwil und Emmen – werden vom Durchgangsverkehr entlastet, und es wird Raum geschaffen für den Busverkehr. In Root

kann aus diesem Grunde auf die im kantonalen Richtplan vorgesehene Umfahrung verzichtet werden. Entlastet werden auch die Autobahnanschlüsse Emmen Süd und Gisikon-Root. Bei beiden Anschlüssen erübrigen sich dank des neuen Autobahnanschlusses Buchrain mit Zubringer Rontal leistungssteigernde bauliche Massnahmen. Da der Bau des neuen Autobahnanschlusses diese sonst notwendigen Bauinvestitionen überflüssig macht, ergibt sich für den Kanton eine Kostenersparnis von insgesamt rund 50 Millionen Franken.

## **Die Planung**

Der Autobahnanschluss Buchrain mit Zubringer Rontal ist seit Jahren ein ausgewiesenes Bedürfnis. Der Grosse Rat hat die Notwendigkeit des Projekts schon mehrfach bekräftigt. In den kantonalen Planungsgrundlagen – Kantonaler Richtplan, Strassenrichtplan, Bauprogramm für die Kantonsstrassen – ist es aufgeführt. Im Jahr 2000 gab der Bund grünes Licht für die ersten Planungsarbeiten, und im Jahr 2003 folgte der Entscheid, dass das



Nationalstrassen-Projekt

Kantonales Projekt

Der Autobahnzubringer Rontal zwischen der Reuss (links) und der Kantonstrasse bei Dierikon (rechts). Der Tunnel unter Buchrain (Mitte) und die Tunnel-Brücke über die Ron sind gestrichelt eingezeichnet.

Gesamtprojekt in ein vom Bund finanziertes Nationalstrassenprojekt «Anschluss Buchrain» und ein kantonales Strassenprojekt «Zubringer Rontal» aufzuteilen sei. Am 23. Februar 2005 bewilligte der Bundesrat das generelle Projekt «Anschluss Buchrain».

Im Rahmen der Planung und Projektierung des Zubringers Rontal wurden zwölf verschiedene Lösungsvarianten untersucht. Das nun zur Realisierung vorgeschlagene Projekt mit einer Untertunnelung des Hundsrücken und einer Überbrückung der Ron und des SBB-Trassees schnitt bei der

Kosten-Nutzen-Analyse am besten ab. Die vorgeschlagene Lösung überzeugt hinsichtlich der Verkehrssicherheit, des Lärmschutzes, der Lüftthygiene und der Eingliederung in die Landschaft und ermöglicht eine optimale Erschliessung der Industrie- und Dienstleistungszentren.

### Das Bauprojekt

Der Autobahnzubringer Rontal ist eine zweispurige, 1419 Meter lange Strasse, welche die Verbindung vom Autobahnan

schluss Buchrain ins Rontal herstellt. Sie umfasst ab Autobahnanschluss folgende Bauteile:

- einen Anschlussknoten an die Kantonsstrasse K65 Inwil–Buchrain bei der Reussbrücke mit einer Rad- und Gehwegunterführung, zwei neuen Bushaltestellen und verschiedenen Anpassungen der Rad- und Gehwege,
- einen offenen, 85 Meter langen Streckenabschnitt und eine Tunnelzentrale West,
- einen 816 Meter langen Tunnel mit einer Ausstellbucht pro Fahrtrichtung und

Die Tunnel-Brücke über die Bahnlinie und die Ron zwischen Dierikon (rechts) und Ostportal des Tunnels bei Buchrain (links).



- einem 325 Meter langen Fluchtstollen, die beide im Wesentlichen im Untertagebau erstellt werden,
- eine eingedeckte Brücke (Tunnel-Brücke) von 215 Metern Länge; im Widerlager ist die Tunnelzentrale Ost sowie der Ausgang des Fluchtstollens integriert,
  - einen 172 Meter langen Damm als Auffahrtsrampe zur Tunnel-Brücke,
  - einen lichtsignalgesteuerten Anschlussknoten an die Kantonsstrasse K 17 im Rontal mit einer Rad- und Gehwegunterführung und der Umgestaltung eines 300 Meter langen Abschnitts der Kantonsstrasse K 17.

Das Projekt für den Zubringer Rontal beansprucht relativ wenig Land, da grosse Teile im Tunnel geführt werden.

### Flankierende Verkehrsmassnahmen

Siedlungspolitische und ökologische Kriterien wurden bei der Planung des Autobahnzubringer-Projektes stets miteinbezogen. Neben der Erstellung eines neuen,

leistungsfähigen und direkten Zugangs ins Kerngebiet des Entwicklungsschwerpunktes Rontal ist die Entlastung der Siedlungsräume von Ebikon, Buchrain und Root vom Durchgangsverkehr ein Hauptziel des gesamten Vorhabens. Zahlreiche flankierende Massnahmen, die zusammen mit dem Bau des Zubringers realisiert werden, stellen sicher, dass die Verkehrsströme mit der Inbetriebnahme der neuen Strasse wie geplant umgelenkt werden.

Im Sonderkredit für den Zubringer und in den Kosten des Nationalstrassenprojektes «Anschluss Buchrain» sind folgende flankierende Massnahmen enthalten:

- Mit baulichen und betrieblichen Massnahmen wird der Verkehr auf dem Zubringer flüssig gehalten, um ein Ausweichen auf das untergeordnete Strassenetz unattraktiv zu machen. Alle Lichtsignalanlagen vom Autobahnanschluss bis zum Zubringerknoten im Rontal und auf den unmittelbar anschliessenden Kreuzungen der K 17 werden über einen Computer zentral gesteuert. Die bestehenden Lichtsignalanlagen im Rontal werden umgestellt, und der Ver-

kehrsstrom nach Luzern wird über den Autobahnzubringer gelenkt.

- Ein Bündel koordinierter Massnahmen (bauliche Eingriffe zur Erhöhung des «Durchfahrwiderstandes», Geschwindigkeitsbegrenzungen und Lastwagenfahrverbote) soll die Ortsdurchfahrten Buchrain, Dierikon und Root für den Durchgangsverkehr möglichst unattraktiv machen. Ebenfalls auf die Autobahn umgeleitet wird der Verkehr aus den Gebieten Längenbold und Götzenthal.
- Mit dem A 14-Anschluss Buchrain wird die Erschliessung der Naherholungszone an der Reuss für Fussgängerinnen, Radfahrer und Reiterinnen über eine separate Brücke wesentlich verbessert und sicherer gemacht.
- Der Zubringer Rontal ist im umweltrechtlichen Sinn eine neue Strassenverkehrsanlage. Die damit verbundenen lärmrechtlichen, lufthygienischen, boden- und wasserrechtlichen Massnahmen werden im Rahmen der Umweltverträglichkeitsprüfung festgelegt und mit dem Projekt umgesetzt.

Weitere flankierende Massnahmen werden im Rahmen der Mehrjahresbauprogramme für die Kantonsstrassen realisiert:

- Eindämmung des Verkehrs im Dorfkern von Root im Rahmen der umfassenden Sanierung dieses Kantonsstrassenabschnittes.
- Massnahmen zur Busförderung in Ebikon (z.B. Busspuren und Busschleusen).
- Das Teilstück der Götzenthalstrasse vom K17-Knoten Längenbold bis Rigistrasse (Dierikon) wird bis 2010 ausgebaut, damit der Verkehr ab Ende 2010 um Dierikon herumgelenkt werden kann. Mittelfristig ist in Anbetracht der zunehmenden Bedeutung dieser Verkehrsachse der weitere Ausbau der Götzenthalstrasse bis zur K30 zwischen Adligenswil und Udligenswil vorgesehen.
- Für Strassenabschnitte in der weiteren Umgebung des Projektes, auf denen mit stärkerem Strassenlärm zu rechnen ist, werden Lärmschutzmassnahmen geplant und im Rahmen der Mehrjahresbauprogramme realisiert (z.B. Sanierung der Strasse Inwil–Eschenbach).

Die stark befahrene Kantonsstrasse K17 im Zentrum von Ebikon.



### Sicherheit und Umweltschutz

Auf dem Zubringer Rontal werden motorisierter Individualverkehr und Langsamverkehr zur Erhöhung der Verkehrssicherheit konsequent getrennt. Tunnel und Tunnelbrücke sind für den Langsamverkehr gesperrt. Die Verkehrsfläche der Radfahrenden und der Fussgängerinnen und Fussgänger wird bei der Abzweigung der neuen Strasse im Rontal durch zwei breite, helle Unterführungen gesichert. Bei der Reussbrücke wird der Langsamverkehr

über eine Passerelle direkt an das Naherholungsgebiet an der Reuss angeschlossen. Das Projekt Autobahnanschluss Buchrain mit Zubringer Rontal unterliegt der Umweltverträglichkeitsprüfung. Im Bericht zur Umweltverträglichkeit, der sich zu Verkehr, Raumplanung, Luft, Lärm, Grundwasser, Oberflächengewässern, Boden, Wald, Natur, Landschaft und Erholungsgebieten äussert, wird das Projekt als umweltverträglich beurteilt.

### Kosten-Nutzen-Verhältnis

Das Institut für Betriebs- und Regionalökonomie der Hochschule für Wirtschaft Luzern hat die volkswirtschaftliche Bedeutung des Projekts für den Kanton Luzern untersucht. Gemäss der Studie können dank dem Autobahnanschluss Buchrain mit Zubringer Rontal, der die Voraussetzung für die wirtschaftliche Entwicklung der Region ist, Einkommen zwischen 230 und 340 Millionen Franken pro Jahr generiert werden. Bei Realisierung des Autobahnzubringers sehen ansässige Rontaler Firmen bereits heute Investitionen mit einer Wertschöpfung von über 2,2 Milliarden Franken vor, was rund 30 Prozent der einkommensrelevanten Auswirkungen ausmacht. Der Rest ergibt sich aus der erhöhten Standortattraktivität und der gesteigerten Nachfrage nach Parzellen für Wohnen und Arbeiten.

Aus Sicht der öffentlichen Hand misst sich der finanzielle Erfolg einer Infrastrukturmassnahme wie des Autobahnzubringers an den Steuererträgen, die dem Kanton und den Gemeinden neu zufließen. Heute

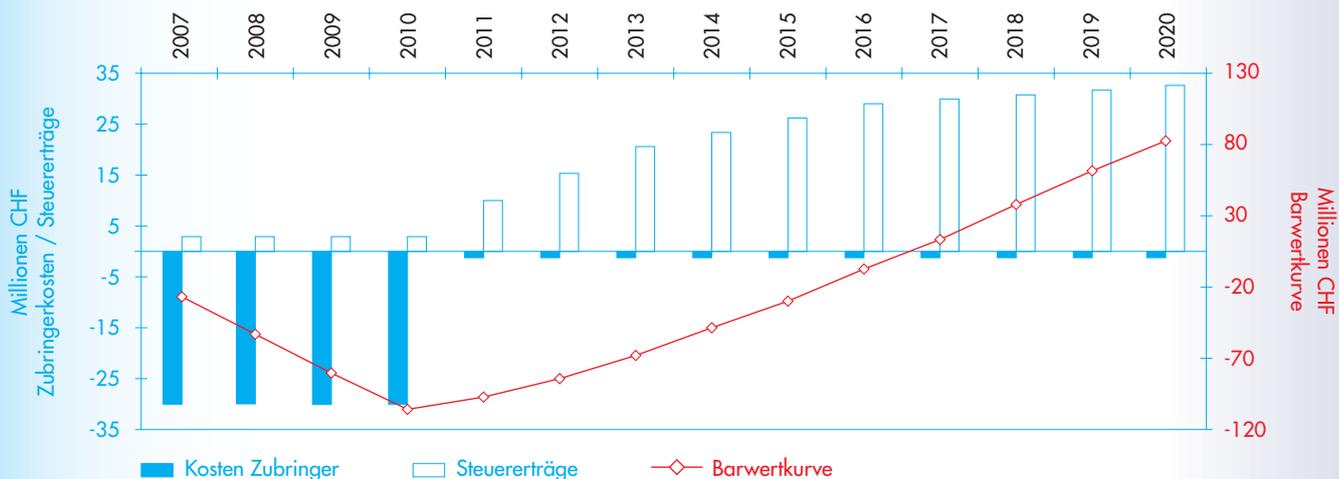
### Kosten

Der Bau des Zubringers Rontal kostet 100 Millionen Franken (Preisbasis Januar 2005). Die Kosten setzen sich wie folgt zusammen:

Landerwerb	7 700 000.–
Bauausführung	68 800 000.–
Projektierung, Bauleitung, Gutachten	12 000 000.–
Unvorhergesehenes 5%	4 500 000.–
Steuern	7 000 000.–
<b>Total</b>	<b>100 000 000.–</b>

kann davon ausgegangen werden, dass die Investition für den Kanton Luzern bereits im Jahr 2017, also sieben Jahre nach Inbetriebnahme des Autobahnzubringers, positive Erträge abwerfen wird.

## Investitionen und Steuererträge



Lesehilfe: Ab 2017 übersteigen die Steuererträge aus dem gesteigerten Volkseinkommen die für den Zubringer und den A 14-Anschluss eingesetzten kantonalen Mittel (Barwertkurve).

### Finanzierung

Das Projekt Autobahnzubringer Rontal wird über die Strassenrechnung finanziert, welche der Kanton für den Bau und den Unterhalt der National- und der Kantonsstrassen sowie für strassenbedingte Umwelt- und Landschaftsschutzmassnahmen führt. Der Strassenrechnung werden gemäss dem Verursacherprinzip der Bundesbeitrag aus der Mineralölsteuer, 70 Prozent des Bundesbeitrages der Leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe (LSVA) sowie 70 Prozent des Ertrags aus den Motorfahrzeugsteuern als Einnahmen zugeführt. Im Jahr 2004 betragen diese Einnahmen 85,1 Millionen Franken.

### Termine

Der Zubringer Rontal wird koordiniert mit dem Autobahnanschluss Buchrain gebaut. Es besteht folgender Terminplan:

- Anfang 2006: Planaufgabe Anschluss Buchrain und Zubringer Rontal
- Sommer 2006: Projektbewilligung Zubringer Rontal durch den Regierungsrat

- Januar 2007: Genehmigung Ausführungsprojekt Anschluss Buchrain durch Bund
- Mai 2007: Baubeginn Zubringer Rontal
- September 2007: Genehmigung Detailprojekt Anschluss Buchrain durch das Bundesamt für Strassen
- April 2009: Baubeginn Anschluss Buchrain
- Dezember 2010: Inbetriebnahme Anschluss Buchrain und Zubringer Rontal

Dieser Zeitplan setzt voraus, dass in den Einsprache-, Projektbewilligungs-, Landerwerbs- und Vergabeverfahren keine erheblichen Verzögerungen durch Einsprachen und Beschwerden oder langwierige Verhandlungen eintreten.

### Die Behandlung im Grossen Rat

Im Grossen Rat standen die Fraktionen der CVP, der FDP und der SVP als Befürworterinnen des Strassenprojektes den Fraktionen des GB und der SP gegenüber, die entweder für Rückweisung und Überarbeitung des Projekts (SP) oder für Ablehnung der Vorlage (GB) eintraten. Die Befürworterinnen und Befürworter strichen die herausragende Bedeutung des Autobahnzubringers für die langfristige wirtschaftliche Entwicklung nicht nur des Rontals, sondern des Kantons Luzern insgesamt hervor. Luzern biete sich mit einem gut erschlossenen wirtschaftlichen Entwicklungsschwerpunkt Rontal die Chance, an der Dynamik des Wirtschaftsmotors Zürich stärker teilzuhaben. Ausserdem sei das Bauwerk wichtig für die Entlastung der Autobahnanschlüsse Emmen Süd und Gisikon-Root sowie der Kantonsstrassen im Rontal und im Reusstal. Mit dem Zubringer könnten die Leistungsfähigkeit dieser Strassen erhalten und deren kostspieliger Ausbau vermieden werden. Eine Reihe von Massnahmen sorgte zudem dafür, dass der neue Zubringer

möglichst wenig unerwünschte Nebenwirkungen, wie Verkehrsverlagerungen und Lärm, erzeuge. Weitere flankierende Massnahmen bereits heute zu beschliessen, sei hingegen nicht sinnvoll; erst der Betrieb des Zubringers werde zeigen, an welchen Stellen des Kantonsstrassennetzes allenfalls noch Verbesserungen nötig seien.

Hier setzte die Kritik der linken Ratsmitglieder an: sie erachteten die vorgesehenen flankierenden Massnahmen als ungenügend. Das gesamte weitere Umfeld des Bauwerks, insbesondere die Dörfer Ebikon und Dierikon, könne nicht davon profitieren und werde ohne verbindliche Zusagen auf die allgemeinen Strassenbauprogramme der kommenden Jahre vertröstet. Damit werde die Verkehrsentlastung durch den Zubringer wohl innert Kürze durch Mehrverkehr wettgemacht und die Lebensqualität in diesen Gemeinden weiter beeinträchtigt werden. Mit dem teuren Autobahnzubringer werde dem motorisierten Strassenverkehr vor dem öffentlichen Verkehr der Vorzug gegeben, obwohl der Bedarf an Infrastrukturausbauten für Bus und S-Bahn im Rontal seit langem bekannt

sei. Von Seiten des Grünen Bündnisses wurde zudem kritisiert, dass bei dem Projekt mit dem Boden nicht haushälterisch umgegangen werde, dass es nicht umweltverträglich sei und auch die Finanzierung fragwürdig sei.

Die Mehrheit des Grossen Rates wollte Lebensqualität für das Rontal und den Kanton Luzern nicht nur ökologisch, sondern auch wirtschaftlich verstanden haben. Der Autobahnzubringer sei nicht nur für die Weiterentwicklung der Wirtschaft im Rontal, sondern auch für die Erhaltung der Arbeitsplätze bei den bereits ansässigen Firmen wichtig. Beim öffentlichen Verkehr sei im Rontal mit der S-Bahn in letzter Zeit einiges erreicht worden und weitere Verbesserungen seien geplant, nun sei der Zeitpunkt für eine Investition in den privaten Verkehr gekommen.

In der Schlussabstimmung stimmte der Grosse Rat dem Bau des Autobahnzubringers mit 86 gegen 13 Stimmen zu.

## **Empfehlung des Regierungsrates**

In Übereinstimmung mit der grossen Mehrheit des Grossen Rates (86 gegen 13 Stimmen) empfehlen wir Ihnen, sehr geehrte Mitbürgerinnen und Mitbürger, dem Kredit von 100 Millionen Franken für den Bau des Autobahnzubringers Rontal (Kantonsstrasse K65b) zuzustimmen und die Abstimmungsfrage mit Ja zu beantworten.

Luzern, 5. Juli 2005

Im Namen des Regierungsrates  
Der Schultheiss: Max Pfister  
Der Staatsschreiber: Viktor Baumeler

# Abstimmungsvorlage

## **Dekret über einen Sonderkredit für den Bau des Autobahn- zubringers Rontal (Kantonsstrasse K 65b) in den Gemeinden Buchrain, Dierikon und Ebikon**

vom 7. März 2005

*Der Grosse Rat des Kantons Luzern,  
nach Einsicht in die Botschaft des Regierungsrates vom 18. Januar 2005,  
beschliesst:*

1. Dem Projekt für den Bau des Autobahnzubringers Rontal (Kantonsstrasse K 65b) in den Gemeinden Buchrain, Dierikon und Ebikon wird zugestimmt und dessen Ausführung beschlossen.
2. Der erforderliche Kredit von 100 Millionen Franken (Preisstand Januar 2005) wird bewilligt.
3. Die Aufwendungen sind dem Konto 5010000 BUKR 2114 (61.20.53.501.00.955) zu belasten.
4. Das Dekret unterliegt der Volksabstimmung.

Luzern, 7. März 2005

Im Namen des Grossen Rates  
Die Präsidentin: Bernadette Schaller-Kurmann  
Der Staatsschreiber: Viktor Baumeler

→ **B. Volksinitiative «betreffend Stipendiengesetz – Bildung für alle!»**



## Für eilige Leserinnen und Leser

Die Volksinitiative «Bildung für alle!» der Juso (JungsozialistInnen Kanton Luzern) und der SP verlangt, dass das Stipendengesetz in drei Punkten geändert wird: Erstens sollen für die Berechnung der anerkannten Lebenshaltungskosten die Richtlinien der Schweizerischen Konferenz für Sozialhilfe (SKOS) massgebend sein. Die Stipendien würden so den tatsächlichen Aufwendungen der Studierenden besser entsprechen, denn auch Auszubildende hätten ein Recht auf das Existenzminimum. Zweitens wollen die Initiantinnen und Initianten die Einkommenslimite anheben, ab welcher die Eltern ihren Kindern Elternbeiträge schulden – wodurch die wirklich Bedürftigen mehr staatliche Hilfe erhielten. Drittens werden statt Darlehen mehr Stipendien verlangt, damit der Start ins Berufsleben möglichst schuldenfrei erfolgen könne.

Grosser Rat und Regierungsrat lehnen die Initiative ab, weil sie über das Ziel hinausschiesst und nahezu eine Verdoppelung der Ausgaben für Ausbildungsbeiträge nach sich ziehen würde. Mit dem seit Sommer 2003 geltenden neuen Stipendengesetz haben sich die Ausgaben des Kantons für Ausbildungsbeiträge (nach einem markanten Rückgang Mitte der Neun-

zigerjahre) von 8,5 im Jahr 2002 wieder auf über 12 Millionen Franken im Jahr 2004 erhöht, und die Stellung Luzerns im interkantonalen Vergleich wurde verbessert. Bei der Stipendienhöhe pro Bezüger und Bezügerin lag Luzern 2003 sogar klar über dem schweizerischen Durchschnitt. Die Umsetzung der Forderungen der Initiative hätte zur Folge, dass Personen in den Genuss von Ausbildungsbeiträgen kämen, die solche aufgrund ihrer finanziellen Verhältnisse gar nicht nötig haben. Regierungsrat und Grosser Rat verteidigten auch die Darlehensgewährung: diese führt bei den Begünstigten nicht zu einem Schuldenberg am Ausbildungsende; der Anteil der Darlehen und ihre Höhe sind in Luzern niedrig, und die Rückzahlungsmoral ist sehr gut. In der Schlussabstimmung verwarf der Grosse Rat die Initiative gegen die Stimmen von SP und GB mit 83 gegen 21 Stimmen.

Den Text der Initiative finden Sie auf Seite 31, den Standpunkt des Initiativkomitees auf Seite 29.

# Abstimmungsfrage **zur Volksinitiative «betreffend Stipendiengesetz – Bildung für alle!»**

Sehr geehrte Mitbürgerinnen  
Sehr geehrte Mitbürger

Am 30. Oktober 2003 reichte ein Komitee, das sich aus Juso- und SP-Mitgliedern zusammensetzt, ein Volksbegehren mit dem Titel «Kantonale Volksinitiative betreffend das Gesetz über Ausbildungsbeiträge (Stipendiengesetz) – Bildung für alle!» ein. Die Initiative verlangt vom Kanton in der Form der allgemeinen Anregung eine Änderung des Stipendiengesetzes mit dem Ziel, dass die Ausbildungsbeiträge des Kantons dem gesamtschweizerischen Durchschnitt anzugleichen seien. Der Grosse Rat hat die Initiative am 7. März 2005 abgelehnt. Die Initiative unterliegt damit der Volksabstimmung. Sie können deshalb am 25. September 2005 über die Initiative abstimmen. Die Abstimmungsfrage lautet:

## **Wollen Sie die Volksinitiative «betreffend Stipendiengesetz – Bildung für alle!» annehmen?**

Wenn Sie die Initiative annehmen wollen, antworten Sie auf die Frage mit Ja.  
Wenn Sie die Initiative ablehnen, beantworten Sie die Frage mit Nein.

Zu dieser Abstimmungsvorlage unterbreiten wir Ihnen im Folgenden einen erläuternden Bericht und den Wortlaut der Initiative (S. 31).



# Bericht des Regierungsrates

## Die Initiative

Im Jahr 2003 reichte ein Initiativkomitee, bestehend aus jungsozialistischen und SP-Mitgliedern, ein kantonales Volksbegehren mit dem Titel «Kantonale Volksinitiative betreffend das Gesetz über Ausbildungsbeiträge (Stipendiengesetz) – Bildung für alle!» ein. Die Initiantinnen und Initianten reagierten damals auf den Rückgang der Stipendienausgaben des Kantons seit 1994. Mit ihrer Initiative wollen sie im Kanton Luzern eine Bildungsoffensive starten und bei den Ausbildungsbeiträgen den schweizerischen Durchschnitt erreichen. Erstens sollen für die Berechnung der anerkannten Lebenshaltungskosten – einer wichtigen Grundlage bei der Bemessung der Stipendienhöhe – die Richtlinien der Schweizerischen Konferenz für Sozialhilfe (SKOS) herangezogen werden. Diese Richtlinien definieren das soziale Existenzminimum, nach welchem sich die Sozialhilfe richtet. Die Initianten versprechen sich davon Ausbildungsbeiträge, die den tatsächlichen Aufwendungen der Studierenden besser entsprechen. Zweitens verlangen die Initiantinnen und Initianten, dass bei der Be-

rechnung des sogenannten Elternbeitrags für das erarbeitete Einkommen ein Freibetrag von 45'000 statt wie heute 30'000 Franken eingeführt wird. So sollten die wirklich Bedürftigen zu mehr Ausbildungsbeiträgen kommen. Drittens verfolgt die Initiative «Bildung für alle!» das Ziel, vermehrt Stipendien statt Darlehen zu gewähren. Ausbildungsbeiträge für Erstausbildungen und für zweite Ausbildungen auf der Sekundarstufe II sollten grundsätzlich in Form von Stipendien ausgerichtet werden. Niemand solle nach abgeschlossener Erstausbildung mit einem Schuldenberg dastehen. Die Initiantinnen und Initianten behaupten, wegen des grossen Verwaltungsaufwandes kämen die Darlehen den Kanton ohnehin etwa gleich teuer zu stehen wie Stipendien. Der genaue Wortlaut der Initiative ist auf Seite 31 wiedergegeben.

## Ausbildungsbeiträge im Kanton Luzern

Das Stipendienwesen ist kantonal geregelt; jeder Kanton erlässt seine eigenen

Gesetze und Verordnungen. Seit 1. August 2003 sind im Kanton Luzern das total revidierte Stipendiengesetz und die dazugehörige Verordnung in Kraft. Was bietet die neue, moderne Luzerner Stipendiengesetzgebung? Unabhängig von ihrem Alter können Personen in Ausbildung vom Kanton finanzielle Unterstützung erhalten. Als Person in Ausbildung gilt, wer die obligatorische Schulpflicht erfüllt hat und sich in einer beitragsberechtigten Ausbildung befindet. Es kann sich dabei um eine Berufslehre, eine Mittelschule, ein Gymnasium, eine Universität, eine Fachhochschule oder eine Schule der Erwachsenenbildung handeln. Unterstützt wird der Besuch von öffentlichen und privaten Bildungsinstitutionen. Die Bildungsinstitutionen müssen sich über ein ausreichendes Qualitätssicherungssystem (z.B. EduQua oder eine gleichwertige Zertifizierung) ausweisen können. Der zunehmenden Mobilität von Studierenden wird Rechnung getragen, indem unter Umständen auch Bildungsgänge im Ausland finanziell unterstützt werden. Beiträge erhalten sowohl Schweizer Bürgerinnen und Bürger als auch ausländische Staatsangehörige, die seit mindes-

tens fünf Jahren in der Schweiz wohnen. Ebenso sind anerkannte Flüchtlinge gesuchsberechtigt. Der Wohnsitz muss sich im Kanton Luzern befinden.

### Wer erhält Ausbildungsbeiträge?

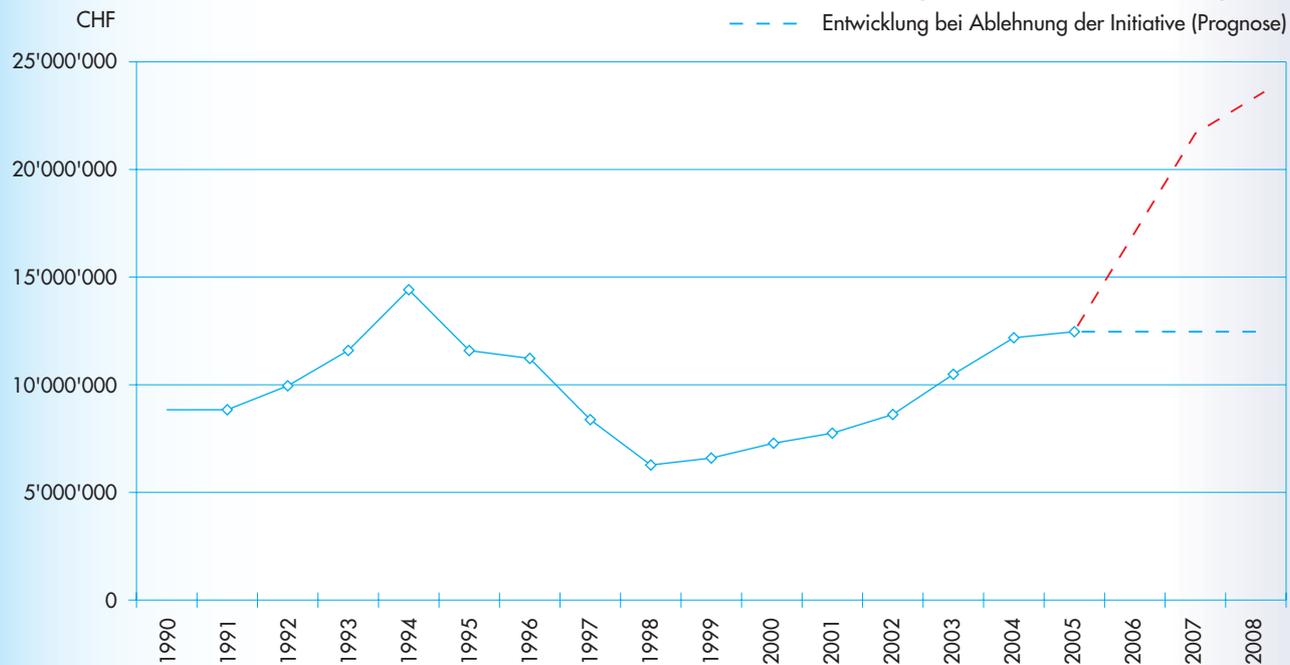
Der Kanton Luzern berechnet die Beiträge nach einer Art Fehlbetragsdeckungssystem: Wer aufgrund seiner persönlichen Einkommens- und Vermögensverhältnisse unter Anrechnung zumutbarer Eltern- und Eigenleistungen (Erspartes, Eigenverdienst) für die anerkannten Ausbildungs- und Lebenshaltungskosten nicht voll aufkommen kann, ist grundsätzlich unterstützungsberechtigt. Der zumutbare Elternbeitrag spielt eine wichtige Rolle bei der Bemessung der Beitragshöhe. Er ergibt sich aus dem steuerbaren Einkommen zuzüglich 10 Prozent des steuerbaren elterlichen Vermögens. Es gilt ein Freibetrag von 30 000 Franken: Liegt der errechnete Wert unter dieser Grenze, entfällt ein Elternbeitrag. Bei der Berechnung wird berücksichtigt, gegenüber wie vielen Kindern die Eltern unterhaltspflichtig sind und ob diese sich in Ausbildung befinden. Ist die Person, die ein Gesuch um Ausbildungsbeiträge ein

reicht, älter als 25-jährig und hat sie bereits eine Erstausbildung abgeschlossen, halbiert sich der Elternbeitrag. Je nach Höhe dieser und anderer Leistungen sind die Ausbildungs- und Lebenshaltungskosten unter Umständen nicht gedeckt. Diese Differenz wird mit Ausbildungsbeiträgen ausgeglichen: Für eine erste Ausbildung auf der Sekundarstufe II (Berufslehre, Gymnasium, Fachmittelschule u. Ä.) wird die Differenz vollständig als Stipendium gewährt. Bei einer zweiten Ausbildung auf dieser Stufe sind drei Viertel als Stipendien und ein Viertel als Darlehen vorgesehen. Diese Aufteilung gilt auch für eine erste Ausbildung auf der Tertiärstufe (z.B. Universität, Fachhochschule). Ausbildungen auf der Quartärstufe (Weiterbildung, Erwachsenenbildung) unterstützt der Kanton Luzern in Form von Darlehen. Die Darlehen bleiben während der Ausbildung und bis ein Jahr danach zinsfrei; zurückzahlen sind sie innert einer Frist von zehn Jahren ab Ausbildungsende.

### Stellungnahme zur Initiative

Das seit 1. August 2003 gültige, total revidierte Stipendengesetz hat sich in der Praxis bewährt. Nebst der Tatsache, dass die bildungspolitischen Zielsetzungen erreicht wurden, brachte die neue Gesetzgebung auch eine massvolle Erhöhung der Stipendienausgaben mit sich. Das Stipendienvolumen vergrösserte sich von 8,5 Millionen Franken im Jahr 2002 auf 12,2 Millionen Franken im Jahr 2004. Die Ausgaben werden sich in den kommenden Jahren wahrscheinlich bei 12 bis 13 Millionen Franken einpendeln. Eine deutliche Verbesserung der Stipendiensituation wurde somit bereits erreicht. Bei Annahme der Initiative wäre mit jährlichen Ausgaben von rund 23 Millionen Franken zu rechnen (vgl. Grafik rechts). Die Initiative schießt damit weit über die finanziellen Möglichkeiten des Kantons Luzern und den Sinn und Zweck des Stipendienwesens hinaus.

## Stipendienausgaben im Kanton Luzern



Bei Annahme der Initiative ist mit Stipendienausgaben von rund 23 Millionen Franken zu rechnen, was etwa einer Verdoppelung der heutigen Ausgaben entspricht.

Auch der Kreis der Begünstigten hat sich ausgeweitet: Seit dem Jahr 2002 konnten rund 27 Prozent mehr Personen Stipendien in Empfang nehmen (2 054 im Jahr 2004). Im interkantonalen Vergleich lag der Kan

ton Luzern im Jahr 2003 bei der Stipendienhöhe pro Bezüger/-in deutlich über dem gesamtschweizerischen Durchschnitt.

### Stipendium pro Bezüger/-in 2003



Auszubildende aus dem Kanton Luzern erhalten Stipendien, die höher sind als der schweizerische Durchschnitt.

### Höhe der Ausbildungsbeiträge

Ausbildungsbeiträge sind, wie es der Name sagt, Beiträge an die Kosten einer Ausbildung und an die damit verbundenen Lebenshaltungskosten. Sie sollen nicht die Gesamtkosten abdecken. Im Gegensatz zu Arbeitslosentaggeldern oder Rentenleistungen stellen sie kein Ersatzeinkommen dar. Es ist deshalb konsequent, dass ein Fördersystem mit Stipendien und Darlehen keinen existenzsichernden Zweck verfolgt, sondern den chancengleichen Zugang zu den Bildungsinstitutionen und das lebenslange Lernen unterstützt. Die Initiative verlangt, massgebend sollten die Richtlinien der Schweizerischen Konferenz für Sozialhilfe (SKOS) sein. Für die Ausbildungsbeiträge sind diese aber nicht relevant: Ausbildungsbeiträge haben nichts mit Sozialhilfe zu tun und sind nicht zu den «Sozialleistungen» zu zählen. Liegt das Einkommen von Personen in Ausbildung trotz Ausbildungsbeiträgen unter dem Existenzminimum, werden sie, sofern sie anspruchsberechtigt sind, ergänzend durch das Sozialamt unterstützt. Es gibt keinen Grund, die anrechenbaren Lebenshaltungskosten anzuheben. Ihre heutige Höhe entspricht

in etwa den Kosten, wie sie von den massgeblichen Budgetberatungsstellen als ausreichend empfohlen werden.

### Höhe der Elternbeiträge

Beiträge der Eltern gehören nebst eigenem Erwerbseinkommen und Erspartem zu den wichtigsten Finanzierungsquellen für Personen in Ausbildung. Erst ab einem anrechenbaren Einkommen und Vermögen von 30 000 Franken geht der Gesetzgeber davon aus, dass die Eltern einen angemessenen Beitrag an die Ausbildung ihrer Kinder leisten können. Vor allem für Familien mit geringem Einkommen und zwei und mehr Kindern in Ausbildung fällt der Elternbeitrag zudem moderat aus. Bei einer Annahme der Initiative würde die Freigrenze auf 45 000 Franken angehoben. In diesem Fall müssten aber auch die Beträge über dieser Grenze entlastet werden, um einen sprunghaften Anstieg der verlangten Elternbeiträge zu verhindern. Folge: Auch Eltern mit einem guten Einkommen und einem grossen Vermögen würden für ihre Kinder in Ausbildung Stipendien erhalten. Eine solche Wirkung entspricht nicht dem Sinn und Zweck der

Ausbildungsbeiträge. Das im Stipendiengesetz verankerte Subsidiaritätsprinzip (Beiträge nur in Fällen, in denen die finanzielle Leistungsfähigkeit der Gesuchstellenden nicht ausreicht) würde damit in Frage gestellt.

### Darlehen

Das Anliegen der Initiantinnen und Initianten, für Erstausbildungen Beiträge nur in Form von Stipendien zu gewähren, ist im revidierten Stipendiengesetz bereits zu einem grossen Teil verwirklicht. Erstausbildungen auf der Sekundarstufe II werden ausschliesslich mit Stipendien unterstützt. Auch für Zweitausbildungen auf dieser Stufe gibt es neu einen hohen Stipendienanteil (¾). Während im Kanton Luzern deshalb seit 2002 die Darlehensbezüge um über 15 Prozent zurückgingen, nahmen sie gesamtschweizerisch um 3,3 Prozent zu. Zudem gewährt der Kanton Luzern mit durchschnittlich 2'944 Franken pro Jahr und Bezüger (Jahr 2003) die kleinsten Darlehen aller Kantone. Er liegt damit deutlich unter dem schweizerischen Mittel (5'761 Franken). Auszubildende, die von der Möglichkeit eines Darlehens

Gebrauch machen, stehen deshalb beim Ausbildungsende in den seltensten Fällen «mit einem riesigen Schuldenberg» (Initiative) da. Die Kombination von Stipendien und rückzahlbaren Darlehen hat sich im Kanton Luzern bewährt. Sie wird allgemein als positiv empfunden. Dies insbesondere, weil die Darlehensbedingungen mit der 10-jährigen Rückzahlungsfrist und

der moderaten Zinsanlastung grosszügig bemessen sind. Unter diesen Voraussetzungen ist ein Darlehen sowohl für die darlehensnehmende Person wie auch für den Kanton mit geringen Risiken verbunden. Die Rückzahlungsquote ist mit 96,5 Prozent (2003) sehr hoch und zeugt von einer guten Zahlungsmoral im Kanton Luzern. Diese ist ein weiteres Indiz für die

Zufriedenheit mit dem kombinierten System aus Stipendien und Darlehen. Auch die Behauptung, Darlehen verursachten einen «grossen Verwaltungsaufwand» und kämen den Kanton «etwa gleich teuer zu stehen» wie Stipendien, ist falsch: Die Verwaltungskosten für Darlehen betragen lediglich 3 Prozent der jährlichen Stipendienausgaben.

### Die Behandlung im Grossen Rat

Im Grossen Rat lehnten die Fraktionen der CVP, der FDP und der SVP die Volksinitiative «Bildung für alle!» ab. Die Gegnerinnen und Gegner der Initiative argumentierten, dass die seit dem Jahr 2003 geltende Regelung über die Ausbildungsbeiträge wirkungsvoll und flexibel sei und sich bewährt habe. So hätten sich die Ausgaben des Kantons für Ausbildungsbeiträge von 8,5 Millionen Franken im Jahr 2002 auf über 12 Millionen Franken im Jahr 2004 erhöht. Die Initiative aber hätte nahezu eine Verdoppelung dieser Ausgaben zur Folge. Die Forderungen der Initiantinnen



und Initianten seien deshalb überrissen und würden die finanziellen Möglichkeiten des Kantons Luzern bei weitem übersteigen. Ausserdem sei der Zweck von Stipendien nicht die Existenzsicherung. Stipendien seien auch kein Ersatzeinkommen. Mit den Ausbildungsbeiträgen sollten vielmehr Finanzierungslücken der Ausbildungswilligen gedeckt werden. Die Kombination von Stipendien und Darlehen habe sich bewährt und werde allgemein als positiv empfunden, wie eine Umfrage unter den Betroffenen ergeben habe. So würden 71 Prozent diese Kombination befürworten. Auch der Verwaltungsaufwand für die Gewährung von Darlehen sei mit 3 Prozent der jährlichen Stipendenausgaben gering. Sowohl CVP als auch FDP und SVP lehnten nicht nur die Initiative ab, sie wandten sich auch gegen die Ausarbeitung eines Gegenvorschlags.

Die Fraktionen der SP und des GB im Grossen Rat befürworteten die Initiative, weil der Kanton Luzern im interkantonalen Vergleich bei der Vergabe von Ausbildungsbeiträgen noch immer im untersten Drittel rangiere. Es sei auch eine Tatsache,

dass der Kanton Luzern beim Anteil der Studierenden, die Stipendien erhielten, nahezu am Ende der Rangliste stehe. Und schliesslich liege der Kanton Luzern auch im Verhältnis des Stipendienaufwands zum Volkseinkommen nach wie vor deutlich unter dem schweizerischen Mittel. Der Kanton Luzern weise sowohl bei den Mittelschulen als auch bei den Hochschulen unterdurchschnittliche Abgängerzahlen auf. Obwohl das Bildungssystem ständig ausgebaut werde, sei keine entsprechende Erhöhung der Bildungschancen für Kinder aus unteren sozialen Schichten feststellbar. Es sei aber die Aufgabe der Stipendienpolitik, dies zu verändern.

Die Ratsmehrheit hingegen ist überzeugt, dass mit der seit 1. August 2003 geltenden neuen Stipendienordnung bereits eine deutliche Verbesserung der Stipendiensituation im Kanton Luzern erreicht worden ist. Das Gesetz gelte schweizweit als eines der modernsten. Mit einer Annahme der Initiative dagegen würden Personen in den Genuss von Ausbildungsbeiträgen kommen, die gar keine finanzielle Unterstützung vom Kanton benötigen.

In der Schlussabstimmung lehnte der Grosse Rat die «Kantonale Volksinitiative betreffend das Gesetz über Ausbildungsbeiträge (Stipendiengesetz) – Bildung für alle!» ohne Gegenvorschlag mit 83 gegen 21 Stimmen ab.

## **Der Standpunkt des Initiativkomitees**

Das Komitee schreibt zur Begründung der Initiative:

### *Bildung darf nicht am Geld scheitern*

*Unser Land hat keinen einzigen Rohstoff, ausser gescheite Köpfe. Es darf doch nicht sein, dass Bildungspotential brachliegt, nur weil die Eltern keine Grossverdiener sind. Wir wollen, dass Bildung nicht am Geld scheitert: Niemand soll eine Ausbildung allein aus finanziellen Gründen nicht antreten können, falls die sonstigen Bedingungen erfüllt sind. Dafür braucht es Stipendien. Das nützt der Wirtschaft. Und damit dem ganzen Land.*

### Bildung für alle!

Von höheren Stipendien, wie wir sie verlangen, profitieren alle: Lehrlinge, SchülerInnen, StudentInnen, FachhochschülerInnen und Personen in beruflicher Weiterbildung. Stipendien werden nur nach Massgabe der effektiven Lebensumstände gesprochen («bedürfnisorientiert»). Und subsidiär, staatliche Hilfe also dort, wo es ohne sie nicht geht. Sie kommen somit nur jenen zugute, die auch wirklich Unterstützung brauchen.

### Abbau ohne Ende?

Seit 1994 erstarrt der Kanton bildungspolitisch in der Defensive. Die Ausgaben des Staates für Stipendien sind teilweise auf weniger als die Hälfte gesenkt worden. Inzwischen sind sie zwar wieder leicht gestiegen, insgesamt aber liegen sie immer noch massiv unter dem Stand von 1994. Mit unserer Initiative setzten wir ein Zeichen für mehr Bildung, speziell für mehr Chancengleichheit («Bildung für alle!») und gegen «Sparen um des Sparens willen».

### Bildung ist Zukunft

Wenn unsere Gegner sagen, unsere Initiative koste zu viel, entgegnen wir: Das Gegenteil ist der Fall. Wer mehr Geld zur Verfügung hat, kann «rascher» studieren, entlastet so die öffentliche Hand, steht der Wirtschaft schneller zur Verfügung. Zudem zahlen besser ausgebildete Personen auch mehr Steuern. Unsere Initiative würde den Kanton Luzern bezüglich seiner Stipendien wenigstens ins Mittelfeld der Kantone hieven.

## **Empfehlung des Regierungsrates**

Der Kanton Luzern verfügt seit August 2003 über eine moderne, transparente und massvolle Stipendengesetzgebung. Die Stipendenausgaben bewegen sich auf einem vernünftigen Niveau, an dem auch in Zukunft, trotz angespannter Finanzlage des Kantons, nichts geändert werden soll. In Übereinstimmung mit der grossen Mehrheit des Grossen Rates (83 gegen 21 Stimmen) empfehlen wir Ihnen, sehr geehrte Mitbürgerinnen und Mitbürger, die «Kantonale Volksinitiative betreffend das Gesetz über Ausbildungsbeiträge (Stipendengesetz) – Bildung für alle!» abzulehnen.

Luzern, 5. Juli 2005

Im Namen des Regierungsrates  
Der Schultheiss: Max Pfister  
Der Staatsschreiber: Viktor Baumeler

# Initiativtext

## **Kantonale Volksinitiative betreffend das Gesetz über Ausbildungsbeiträge (Stipendengesetz) – Bildung für alle!**

Gestützt auf § 41<sup>bis</sup> der Staatsverfassung stellen die Initiantinnen und Initianten in der Form der allgemeinen Anregung folgende Begehren:

Das Gesetz über Ausbildungsbeiträge (Stipendengesetz) wird im Sinne der folgenden Forderungen geändert:

1. Der Regierungsrat legt die Ansätze für die anerkannten Lebenshaltungskosten gemäss SKOS-Richtlinien fest.
2. Vom steuerbaren Einkommen der Eltern werden 45 000 Franken nicht angerechnet.
3. Ausbildungsbeiträge für Erstausbildungen und für zweite Ausbildungen auf Sekundarstufe II werden grundsätzlich in Form von Stipendien ausgerichtet.