

**MESSAGE N° 25** 10 juillet 2007  
**du Conseil d'Etat au Grand Conseil**  
**accompagnant le projet de loi modifiant**  
**la loi sur les routes (passages à niveau)**

Nous vous présentons un projet de loi modifiant la loi du 15 décembre 1967 sur les routes concernant les subventions pour les passages à niveau des routes communales et privées affectées à l'usage commun.

Cette modification fait suite à l'acceptation le 11 mai 2005 par le Grand Conseil de la motion du député Hans-Rudolf Beyeler par 61 voix contre 45 (5 abstentions).

## 1. RAPPEL DE LA MOTION

Par motion déposée et développée le 19 novembre 2004, le député Hans-Rudolf Beyeler demande que le canton prenne en charge, dès l'année 2006, la part prise antérieurement par la Confédération à l'assainissement des passages à niveau. La loi sur les routes et la loi sur les subventions doivent être modifiées dans ce sens. Les moyens découlant de la redevance poids lourds liée aux prestations (RPLP) doivent être affectés à ce but. Le motionnaire précise encore les points suivants:

1. La Confédération a fourni les moyens nécessaires au canton.
2. Le canton doit prendre ses responsabilités dans ce domaine.
3. L'assainissement ne doit pas être entrepris qu'après qu'un accident mortel ne se soit produit.
4. Tous les passages à niveau doivent être considérés comme dangereux.
5. Il y a encore dans le canton 200 passages à niveau qui n'ont pas d'installation de sécurité.
6. Un programme d'assainissement doit être établi pour les dix prochaines années et des priorités doivent être définies.
7. La part de la Confédération doit être prise en charge par le canton à partir de 2006.

## 2. MODIFICATION LÉGALE

Selon l'article 69 de la loi du 6 septembre 2006 sur le Grand Conseil:

*La motion est la proposition faite au Grand Conseil d'obliger le Conseil d'Etat à lui présenter un projet d'acte ayant pour objet:*

- a) des règles de droit devant figurer dans la Constitution, une loi ou une ordonnance parlementaire
- b) (...).

La disposition résultant de la prise en considération de la motion Beyeler est limitée dans le temps. Le présent projet de loi propose par conséquent une loi également limitée dans le temps.

Par ailleurs, il est proposé par acte séparé un crédit d'engagement pour des subventions correspondant strictement aux dernières dispositions de la Confédération en matière de subventionnement des frais de suppression de passages à niveau ou d'amélioration de leur sécurité, soit

avant la table ronde de 2000 qui a fixé le moratoire pour ces contributions.

## 3. FINANCEMENT PAR LA CONFÉDÉRATION

### 3.1 Règles générales

La responsabilité de la sécurité de l'exploitation des installations ferroviaires incombe aux entreprises ferroviaires (loi fédérale du 20 décembre 1957 sur les chemins de fer, LCdF).

Les coûts d'assainissement des passages à niveau sont en règle générale répartis en fonction de l'avantage retiré par chacune des installations – rail et route – (art. 27 LCdF). Les frais d'entretien des installations de sécurité et de signalisation d'un passage à niveau sont indemnisés par une majoration de 25% des coûts de construction imputables. Si les installations sont remplacées ou renouvelées avant la fin de la durée d'utilisation de vingt-cinq ans ou si le passage à niveau est supprimé antérieurement, il sera procédé à une réduction pro rata temporis lors du nouveau calcul du montant de la contribution.

Le taux de subventionnement applicable pour le canton de Fribourg s'élève, selon l'Office fédéral des transports (OFT), à 68% pour la partie route et 70% pour la partie rail, avec une répartition des coûts résiduels à raison de 25% pour le rail et 75% pour la route; il s'ensuit un taux de subvention mixte de 69%.

Les passages à niveau doivent être assainis d'ici à 2015 (ordonnance du DETEC sur les délais pour l'adaptation de la signalisation des passages à niveau). La Confédération, dans son programme d'allègement budgétaire de 2000, a cependant suspendu les contributions fédérales pour l'assainissement des passages à niveau.

### 3.2 Passages à niveau particulièrement dangereux

La Confédération a toutefois maintenu ses contributions pour les passages à niveau reconnus comme particulièrement dangereux, soit ceux dont le temps de visibilité du convoi ferroviaire depuis la route est inférieur à six secondes. Elle envisage la possibilité d'assainir les passages à niveau avec un temps de visibilité inférieur à douze secondes si les disponibilités financières sont suffisantes.

La Confédération octroie des contributions jusqu'en 2007 pour autant que les demandes soient parvenues à l'OFT avant fin 2006. Cela ne signifie toutefois pas que la Confédération accordera des contributions pour la mise en place systématique de barrières.

Dans sa circulaire du 23 décembre 1999 aux Ingénieurs cantonaux, l'Office fédéral des routes (OFROU) a fixé de nouvelles règles pour l'assainissement de passages à niveau:

- les contributions sont accordées pour des routes ouvertes au trafic général;
- elles concernent en premier lieu les passages à niveau dont le temps de visibilité des trains est inférieur à six secondes;
- dans un deuxième temps, les passages à niveau avec un temps de visibilité inférieur à douze secondes pourront être pris en compte;

- les frais pris en compte sont limités à 150 000 francs, ce qui pour le canton de Fribourg représente une contribution maximale de 103 500 francs.

#### 4. PRINCIPES PROPOSÉS PAR LE PROJET DE LOI

Selon le texte de la motion, tous les passages à niveau doivent être considérés comme dangereux, mais des priorités doivent être définies dans un programme sur dix ans.

Les frais d'assainissement incombent aux compagnies de chemin de fer ainsi qu'aux communes ou aux privés. Or, l'Etat ne maîtrise pas la planification de ces instances. Il convient de rappeler que la totalité des passages à niveau situés sur les routes cantonales sont déjà équipés de barrières.

Ainsi, nous vous proposons les règles suivantes coordonnées avec la loi du 17 novembre 1999 sur les subventions (art. 13) pour l'assainissement des passages à niveau:

- a) L'objectif étant d'améliorer la sécurité des passages à niveau, les subventions sont octroyées pour aménager, supprimer ou regrouper ces passages à niveau.
- b) Les bénéficiaires de subvention sont les propriétaires des routes publiques (communes) et les propriétaires des routes privées affectées à l'usage commun, ainsi que les compagnies de chemin de fer.
- c) Les subventions sont octroyées sous forme de contributions non remboursables (art. 15 LSub).
- d) La subvention porte sur les passages à niveau dangereux, soit ceux dont le temps de visibilité est inférieur à douze secondes.
- e) La loi est limitée à sept ans (2008–2014).
- f) Les règles de la circulaire de l'OFROU du 23 décembre 1999 sont appliquées par analogie. Toutefois, l'OFT a indiqué le 15 janvier 2007, par communiqué de presse, qu'un groupe de travail de la Confédération examinait des solutions plus rationnelles et plus économiques (installations simplifiées) pour assainir les passages à niveau. Les résultats de cette analyse seront disponibles d'ici fin 2007. Nous partons de l'idée que ces nouvelles règles conduiront à des assainissements moins coûteux. Cette nouvelle donnée, ainsi que la volonté de limiter les charges financières de l'Etat, conduisent le Conseil d'Etat à vous proposer des règles légèrement différentes de celles de la Confédération. Les frais pris en compte seront de 120 000 francs au maximum et le taux de 65%, la subvention maximale sera de 78 000 francs.

#### 5. COMMENTAIRE DES ARTICLES

##### *Art. 136*

L'alinéa 1 fixe le principe de la subvention et limite la validité d'application de la subvention à la période 2008–2014.

L'alinéa 2 précise ce qu'il faut entendre par passage à niveau dangereux, à savoir ceux dont le temps de visibilité du convoi ferroviaire depuis la route est inférieur à douze secondes.

##### *Art. 137*

L'alinéa 1 précise les bénéficiaires des subventions, à savoir les propriétaires des routes et les compagnies de chemin de fer qui doivent financer conjointement la suppression des passages à niveau ou l'amélioration de leur sécurité. Les routes cantonales ne sont à l'évidence pas visées, puisque dans ce cas il appartient à l'Etat de prendre en charge la part du propriétaire de la route.

L'alinéa 2 précise le genre de subvention, à savoir des contributions non remboursables (LSub, art. 15).

L'alinéa 3 fixe le taux de la subvention à 65% et limite le montant maximal pris en compte à 120 000 francs.

Le Conseil d'Etat est chargé d'édicter les règles administratives à appliquer (al. 4).

#### 6. AUTRES ASPECTS

L'Etat se substituant à la Confédération pour le subventionnement de la suppression des passages à niveau ou d'amélioration de leur sécurité, le projet de loi proposé a une influence sur la répartition des flux financiers entre l'Etat et les communes, celles-ci étant dans la plupart des cas propriétaires des routes concernées.

Le projet de loi n'a pas d'influence sur le personnel de l'Etat et n'est pas concerné par les questions d'eurocompatibilité.

La loi est soumise au referendum législatif, mais pas au referendum financier.

#### 7. CONCLUSION

La motion Beyeler impose à l'Etat de se substituer à la Confédération pour le subventionnement des passages à niveau dangereux. Le Conseil d'Etat propose de se tenir aux règles édictées par la Confédération pour ce subventionnement, soit de le limiter aux passages à niveau avec un temps de visibilité de moins de douze secondes, ceci pour la période allant de 2008 à 2014. Pour ce qui est des aspects financiers, les règles fixées sont proches de celles de la Confédération, les subventions étant plafonnées à 65% de 120 000 francs, soit au maximum à 78 000 francs par objet. Il en coûtera 4 225 000 francs à l'Etat.

Nous espérons que cette mesure incitera les responsables – communes, propriétaires de routes privées et entreprises de transports publics – à poursuivre l'effort d'amélioration de la sécurité. En ce sens, nous vous prions d'adopter cette modification de la loi sur les routes.

---

#### **BOTSCHAFT Nr. 25 des Staatsrats an den Grossen Rat zum Gesetzesentwurf zur Änderung des Strassengesetzes (Bahnübergänge)**

10. Juli 2007

Wir unterbreiten Ihnen einen Gesetzesentwurf zur Änderung des Strassengesetzes vom 15. Dezember 1967 für die Subventionierung der Aufhebung und Sicherung von Bahnübergängen bei Gemeindestrassen und Privatstrassen im Gemeindegebrauch.

Dieser Gesetzesänderungsvorschlag ist das Resultat der Motion Hans-Rudolf Beyeler, die der Grosse Rat am 11. Mai 2005 mit 61 Ja- gegen 45 Nein-Stimmen (bei 5 Enthaltungen) angenommen hat.

## 1. ZUSAMMENFASSUNG DER MOTION

In seiner am 19. November 2004 eingereichten und gleichentags begründeten Motion stellte Grossrat Hans-Rudolf Beyeler den Antrag, dass der Kanton ab 2006 die Kosten für die Sanierung der Bahnübergänge, die bisher vom Bund getragen wurden, übernehmen solle. Der Motionär verlangte, dass das kantonale Strassengesetz und das Subventionengesetz entsprechend angepasst werden. Der Kanton solle seinen Anteil an den LSVA-Erträgen (Leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe) für diesen Zweck einsetzen. Des Weiteren führte Grossrat Hans-Rudolf Beyeler folgende Punkte an:

1. Der Bund habe dem Kanton die nötigen Mittel zur Verfügung gestellt.
2. Der Kanton müsse seine Verantwortung in diesem Bereich wahrnehmen.
3. Die Sanierungen dürften nicht erst nach Todesfällen in Angriff genommen werden.
4. Alle Bahnübergänge seien als gefährlich zu betrachten.
5. Im Kanton gäbe es noch über 200 Bahnübergänge ohne Sicherungsanlage.
6. Es sei ein Sanierungsprogramm für die nächsten zehn Jahre zu erstellen und es müssten die Prioritäten festgelegt werden.
7. Der Anteil des Bundes sei ab 2006 durch den Kanton zu übernehmen.

## 2. GESETZESÄNDERUNG

Artikel 69 des Grossratsgesetzes (GRG) vom 6. September 2006 besagt Folgendes:

*Die Motion ist der Antrag an den Grossen Rat, den Staatsrat zu verpflichten, ihm einen Erlassentwurf mit folgendem Inhalt vorzulegen:*

- a) *rechtliche Bestimmungen in der Verfassung, in einem Gesetz oder in einer Parlamentsverordnung;*
- b) (...).

Die Erheblicherklärung der Motion Beyeler hat zeitlich beschränkte Folgen. Entsprechend sieht der vorliegende Entwurf ein Gesetz vor, dessen Gültigkeitsdauer ebenfalls beschränkt ist.

Im Übrigen unterbreitet Ihnen der Staatsrat einen separaten Erlass für einen Verpflichtungskredit, der den Bestimmungen des Bundes über Beiträge an die Aufhebung oder Sicherung von Niveauübergängen entspricht, die bis zum runden Tisch vom Jahr 2000 galten, als das Moratorium für diese Art von Subventionen beschlossen wurde.

## 3. FINANZIERUNG DES BUNDES

### 3.1 Allgemeines

Für den sicheren Betrieb der Bahnanlagen sind laut Eisenbahngesetz vom 20. Dezember 1957 (EBG) die Bahnunternehmungen verantwortlich.

Bei Sanierungen von Bahnübergängen hat grundsätzlich jede Partei in dem Umfang an die Kosten beizutragen, als ihr aus der Umgestaltung der Anlage (Strasse und Bahn) Vorteile erwachsen (Art. 27 EBG). Um die Unterhaltskosten der Sicherungs- und Signalisierungsanlagen eines Niveauübergangs abzugelten, werden die anrechenbaren Erstellungskosten 25% höher bewertet. Werden die Anlagen vor Ablauf der Nutzungszeit von 25 Jahren ersetzt oder erneuert oder wird der Bahnübergang vorher aufgehoben, so erfolgt bei der neuerlichen Beitragsbemessung ein entsprechender Abzug.

Gemäss Bundesamt für Verkehr (BAV) beträgt der Beitragssatz für den Kanton Freiburg 68% für die Strasse und 70% für die Schiene. Bei einer Aufteilung der Restkosten von 25% für die Schiene und 75% für die Strasse ergibt dies einen durchschnittlichen Beitragssatz von 69%.

Die Bahnübergänge müssen bis 2015 saniert sein (Verordnung über die Fristen zur Anpassung der Signalisierung von Bahnübergängen). Mit dem Entlastungsprogramm 2000 hat der Bund die Subventionierung der Bahnübergangsanierungen indes grundsätzlich ausgesetzt.

### 3.2 Besonders gefährliche Bahnübergänge

Die Beitragszahlungen an die Sanierung besonders gefährlicher Bahnübergänge (als besonders gefährlich gelten Übergänge, bei denen die Sichtzeit bis zum Eintreffen des Zuges weniger als 6 Sekunden beträgt) hat der Bund jedoch aufrechterhalten. Ausserdem zieht der Bund die Möglichkeit in Betracht, auch die Sanierung von Übergängen, bei denen die Sichtzeit bis zum Eintreffen des Zuges weniger als 12 Sekunden beträgt, zu subventionieren – sofern die entsprechenden finanziellen Mittel zur Verfügung stehen.

Der Bund gewährt Subventionen bis ins Jahr 2007, aber nur im Rahmen der Gesuche, die vor Ende 2006 beim BAV eingereicht wurden. Daraus kann jedoch nicht geschlossen werden, dass der Bund Beiträge an die systematische Errichtung von Schranken leisten wird.

In seinem Rundschreiben an die Kantonsingenieure erklärt das Bundesamt für Strassen (ASTRA) die neue Regelung für die Subventionierung von Bahnübergangsanierungen:

- Die Beiträge werden für allgemein zugängliche Strassen gewährt.
- Sie werden hauptsächlich für Bahnübergänge ausgerichtet, bei denen die Sichtzeit bis zum Eintreffen des Zuges weniger als 6 Sekunden beträgt.
- In einer zweiten Phase können allenfalls auch Übergänge berücksichtigt werden, bei denen die Sichtzeit bis zum Eintreffen des Zuges weniger als 12 Sekunden beträgt.
- Es werden Kosten von höchstens 150 000 Franken in Rechnung getragen, was für den Kanton Freiburg einen Maximalbeitrag von 103 500 Franken ergibt.

#### **4. VOM GESETZESENTWURF VORGESCHLAGENE GRUNDSÄTZE**

Laut Motion sollen alle Bahnübergänge als gefährlich gelten, doch ist es unerlässlich, in einem Zehnjahresprogramm Prioritäten zu setzen.

Ausserdem müssen die Sanierungskosten von den Bahnunternehmungen sowie von der Gemeinde oder von Privaten getragen werden. Auf deren Planung hat der Staat jedoch keinen Einfluss. Dem ist anzufügen, dass alle Bahnübergänge auf Kantonsstrassen bereits mit Schranken ausgestattet wurden.

Aus diesen Gründen und gestützt auf Artikel 13 des Subventionsgesetzes vom 17. November 1999 (SubG) schlägt der Staatsrat folgende Bestimmungen für die Sanierung der Bahnübergänge vor:

- a) Ziel ist es, die Sicherheit der Bahnübergänge zu verbessern. Die Beiträge werden für die Sanierung, Aufhebung oder Zusammenlegung dieser Bahnübergänge ausgerichtet.
- b) Die Beiträge werden an die Besitzer der öffentlichen Strassen (Gemeinden), an die Besitzer von Privatstrassen im Gemeindegebrauch und an die Bahnunternehmungen ausbezahlt.
- c) Die Subventionen werden als nicht rückzahlbare Beiträge gewährt (Art. 15 SubG).
- d) Die Beiträge werden für gefährliche Bahnübergänge (mit Sichtzeiten von weniger als 12 Sekunden) verwendet.
- e) Das Gesetz hat eine Gültigkeitsdauer von sieben Jahren (2008–2014).
- f) Die im ASTRA-Rundschreiben vom 23. Dezember 1999 festgelegte Regelung wird sinngemäss angewandt. Allerdings hat das BAV in seiner Medienmitteilung vom 15. Januar 2007 verlauten lassen, dass eine vom Bund eingesetzte Taskforce nach zweckmässigeren und günstigeren Lösungen (vereinfachter Typ von Sicherungsanlagen) für die Sanierung der Bahnübergänge suchen werde. Die Resultate der Analyse sollten Ende 2007 vorliegen. Wir gehen davon aus, dass diese neuen Vorgaben zu kostengünstigeren Sanierungen führen werden. Aufgrund dieser neuen Gegebenheit und mit dem Ziel, die finanzielle Belastung des Staats möglichst tief zu halten, schlägt Ihnen der Staatsrat eine Regelung vor, die leicht von der Regelung des Bundes abweicht. So sollen Kosten von höchstens 120 000 Franken berücksichtigt werden und der Beitragssatz soll 65% betragen. Somit beläuft sich die maximale Subvention auf 78 000 Franken.

#### **5. KOMMENTAR ZU DEN EINZELNEN ARTIKELN**

##### **Art. 136**

Absatz 1 legt den Grundsatz für die Subventionierung und die Gültigkeitsdauer der Subventionierung (2008–2014) fest.

Absatz 2 definiert den Begriff der gefährlichen Bahnübergänge: Gefährliche Bahnübergänge sind Bahnüber-

gänge mit einer Sichtzeit bis zum Eintreffen des Zuges von weniger als 12 Sekunden.

##### **Art. 137**

In Absatz 1 wird festgelegt, wer als Beitragsempfänger in Frage kommt, nämlich die Strassenbesitzer und Bahnunternehmungen, die zusammen die Aufhebung oder Sicherung eines Bahnübergangs finanzieren müssen. Im Falle von Kantonsstrassen obliegt es dem Staat, den Strassenanteil zu übernehmen, da er Besitzer dieser Strassen ist. Entsprechend können Strassen dieser Kategorie auch nicht Gegenstand der hier behandelten Subventionen sein.

In Absatz 2 wird definiert, dass es sich bei diesen Subventionen um nicht rückzahlbare Beiträge handelt (Art. 15 SubG).

Absatz 3 legt den Beitragssatz auf 65% und den maximal berücksichtigten Betrag auf 120 000 Franken fest.

Mit Absatz 4 obliegt es dem Staatsrat, die anwendbaren verwaltungstechnischen Bestimmungen zu erlassen.

#### **6. ANDERE FOLGEN**

Da mit dem vorgeschlagenen Gesetz der Staat anstelle des Bundes Beiträge an die Aufhebung oder Sicherung von Bahnübergängen leisten wird und da sich die Mehrzahl der betroffenen Strassen im Besitz von Gemeinden befinden, hat der Gesetzesentwurf Folgen für die Finanzflüsse zwischen Staat und Gemeinden.

Das vorgeschlagene Gesetz hat weder einen Einfluss auf das Personal noch ist es von den Fragen der Eurokompatibilität betroffen.

Das Gesetz untersteht dem Gesetzesreferendum, nicht aber dem Finanzreferendum.

#### **7. SCHLUSSFOLGERUNG**

Mit der Erheblicherklärung der Motion Beyeler wird dem Staat die Aufgabe überbunden, die Kosten für die Sanierung der gefährlichen Bahnübergänge, die bisher vom Bund getragen wurden, zu übernehmen. Der Staatsrat schlägt vor, sich dabei an die Regelung des Bundes zu halten. Das heisst, der Staat subventioniert von 2008 bis 2014 die Sicherung bzw. Aufhebung der Bahnübergänge, bei denen die Sichtzeit weniger als 12 Sekunden beträgt. Im Bereich der Finanzen ist in Anlehnung an die Regelung des Bundes vorgesehen, dass die Beiträge höchstens 65% von 120 000 Franken, also 78 000 Franken pro Objekt betragen können. Die Kosten für den Staat belaufen sich auf 4 225 000 Franken.

Wir hoffen, die betroffenen Gemeinden, die Besitzer von Privatstrassen und die öffentlichen Transportunternehmungen werden durch diese Massnahme angehalten, ihre Bemühungen für die Verbesserung der Sicherheit fortzuführen. In diesem Sinne ersuchen wir Sie, diese Änderung des kantonalen Strassengesetzes anzunehmen.

**Loi**

*du*

**modifiant la loi sur les routes (passages à niveau)**

---

*Le Grand Conseil du canton de Fribourg*

Vu le message du Conseil d'Etat du 10 juillet 2007;  
Sur la proposition de cette autorité,

*Décète:*

**Art. 1**

La loi du 15 décembre 1967 sur les routes (RSF 741.1) est modifiée comme il suit:

**Art. 136** Passages à niveau  
a) Principes

<sup>1</sup> L'Etat peut contribuer aux frais de suppression de passages à niveau dangereux ou d'amélioration de leur sécurité pour la période 2008 à 2014.

<sup>2</sup> Un passage à niveau est réputé dangereux lorsque le temps de visibilité est inférieur à douze secondes avant le passage du train.

**Art. 137** b) Subventions

<sup>1</sup> Des subventions peuvent être octroyées aux propriétaires de routes publiques ou de routes privées affectées à l'usage commun, ainsi qu'aux compagnies de chemin de fer.

<sup>2</sup> Les subventions sont octroyées sous la forme de contributions non remboursables (art. 15 de la loi du 17 novembre 1999 sur les subventions).

**Gesetz**

*vom*

**zur Änderung des Strassengesetzes (Bahnübergänge)**

---

*Der Grosse Rat des Kantons Freiburg*

nach Einsicht in die Botschaft des Staatsrats vom 10. Juli 2007;  
auf Antrag dieser Behörde,

*beschliesst:*

**Art. 1**

Das Strassengesetz vom 15. Dezember 1967 (SGF 741.1) wird wie folgt geändert:

**Art. 136** Bahnübergänge  
a) Grundsätze

<sup>1</sup> Der Staat kann von 2008 bis 2014 finanzielle Beiträge an die Kosten für die Aufhebung oder Sicherung von gefährlichen Bahnübergängen leisten.

<sup>2</sup> Als gefährlich gelten Bahnübergänge, bei denen die Sichtzeit bis zum Eintreffen des Zuges weniger als 12 Sekunden beträgt.

**Art. 137** b) Subventionen

<sup>1</sup> Anrecht auf Subventionen haben Besitzer von öffentlichen Strassen, Besitzer von Privatstrassen im Gemeingebrauch sowie Bahnunternehmungen.

<sup>2</sup> Die Subventionen werden als nicht rückzahlbare Beiträge gewährt (Art. 15 des Subventionsgesetzes vom 17. November 1999).

<sup>3</sup> Elles sont fixées à 65% des coûts effectifs ressortant du décompte final des travaux d'assainissement. Toutefois, les dépenses sont prises en compte jusqu'à concurrence de 120 000 francs.

<sup>4</sup> Le Conseil d'Etat édicte les prescriptions relatives aux dépenses prises en compte et à la présentation du décompte final.

#### **Art. 2**

<sup>1</sup> Le Conseil d'Etat fixe la date d'entrée en vigueur de la présente loi.

<sup>2</sup> La présente loi est soumise au referendum législatif. Elle n'est pas soumise au referendum financier.

<sup>3</sup> Die Subventionen betragen 65% der effektiven Kosten gemäss Schlussabrechnung für die Sanierungsarbeiten. Es können jedoch Kosten von höchstens 120 000 Franken geltend gemacht werden.

<sup>4</sup> Der Staatsrat legt fest, welche Kosten berücksichtigt werden und welchen formellen Anforderungen die Schlussabrechnung zu genügen hat.

#### **Art. 2**

<sup>1</sup> Der Staatsrat bestimmt das Inkrafttreten dieses Gesetzes.

<sup>2</sup> Dieses Gesetz untersteht dem Gesetzesreferendum. Es untersteht nicht dem Finanzreferendum.