



Bericht des Regierungsrats zu einem Kantonsratsbeschluss über einen Beitrag an die Sanierung der Älggistrasse Sachseln, Korporation Sachseln

8. September 2026

Herr Präsident
Sehr geehrte Damen und Herren Kantonsräte

Wir unterbreiten Ihnen den Bericht und Entwurf zu einem Kantonsratsbeschluss über einen Beitrag an die Sanierung der Älggistrasse Sachseln, Korporation Sachseln, mit dem Antrag auf Eintreten.

Im Namen des Regierungsrats
Landammann: Cornelia Kaufmann-Hurschler
Landschreiberin: Nicole Frunz Wallimann

I. Ausgangslage

Die Älggistrasse ab Spis, Sachseln, wurde im Jahr 1876 als 1,80 m breiter Weg erstellt. 1934 wurde dieser Weg für das Befahren mit Motorfahrzeugen verbreitert. Die Zufahrt zum vorliegenden Sanierungsprojekt erfolgt ab Spis über die Älggistrasse bzw. ab Flüeli über die Wolfisberg-Altersbodenstrasse. Dies sind allesamt Strassen der Korporation Sachseln. Die Älggistrasse hat für die Sachsler Alpen eine zentrale Bedeutung. Mit dem zu sanierenden Strassenabschnitt Blatten bis Älggi werden sämtliche Alpen auf der Ostseite des kleinen Melchtals erschlossen. Zudem könnten, bei einer allfälligen Unterbrechung der Erschliessungsstrasse von Kaiserstuhl ins kleine Melchtal, die Lungerer Alpen auch über die Älggi- und die Talstrasse erreicht werden.

Der Hauptzweck der Strasse ist die Erschliessung des Alpgebiets. Der Ausbaustandard ist entsprechend auf die Anforderungen der Alpwirtschaft ausgerichtet. Darüber hinaus kommt der Älggistrasse auch eine Bedeutung für die Waldwirtschaft zu, insbesondere für den Zugang zu Waldflächen (grösstenteils Schutzwald), den Holzabtransport sowie die Durchführung von Pflegearbeiten. Daneben erfüllt die Älggistrasse auch eine gewisse touristische Funktion. Das Gasthaus Älggi mit Pension, die Skihütte sowie der Parkplatz für rund 100 Autos im Älggi sind Ausdruck des sanften Tourismus rund um den Mittelpunkt der Schweiz. Der oberste Streckenabschnitt von Älggi-Parkplatz bis Furt Älggibach ist mit einem Fahrverbot belegt.

Im Rahmen einer Vorstudie wurde der Sanierungsbedarf der Älggistrasse im Abschnitt Spis bis Älggi auf einer Länge von rund 9,5 km untersucht. Im Jahr 2021 fand eine erste gemeinsame Begehung mit Vertretern der Korporation Sachseln, des Bundesamts für Landwirtschaft (BLW) sowie des Amts für Landwirtschaft und Umwelt (ALU) statt. Anlässlich dieser Begehung wurde festgehalten, dass aufgrund der Bedeutung der Älggistrasse für die Land- und Alpwirtschaft sowohl seitens des Bundes als auch seitens des Kantons eine finanzielle Unterstützung grundsätzlich in Aussicht gestellt werden kann.

Im Jahr 2023 wurde ein Vorprojekt für die Sanierung des Abschnitts Schwendeli bis Älggi erarbeitet. In der Zwischenzeit zeigte sich, dass die Dringlichkeit einer Sanierung auch im Teilabschnitt Blatten bis Schwendeli erheblich zugenommen hat. Aus diesem Grund wurde das Vorprojekt im Jahr 2024 nochmals ergänzt und umfasst nun die gesamte Strecke von Blatten (Einmündung Wolfisbergstrasse/Altersbodenstrasse) bis Älggi mit einer Gesamtlänge von 5 450 m. Die Planungsarbeiten wurden korporationsintern durch eine eigens für dieses Projekt eingesetzte Strassenkommission begleitet.

Mit dem Strassenabschnitt Blatten bis Älggi werden folgende Alpen und landwirtschaftlichen Grundstücke erschlossen: Walsli (LN), Rindel (inkl. Rafgarten), Schwendeli, Schwand, Steinschwendli/Gand, Älggi, Matt, Seefeld, Chlister, Innenbach, Rufifeld und Ziflucht. Die oberhalb der Älggistrasse gelegenen Alpen Meisen und Brandegg sowie die an der Talstrasse liegenden Alpen Chiserenschwand, Rufi, Wägiswald, Wägis und Stollen sind ebenfalls auf die Zufahrt über die Älggistrasse angewiesen.

Die Baubewilligung der Einwohnergemeinde Sachseln für die Sanierung der Erschliessungsstrasse Älggi liegt vor, erteilt per 13. April 2026.

II. Notwendigkeit der Sanierung Erschliessung Älggistrasse

Die Erschliessung über die Älggistrasse ist eine wesentliche Voraussetzung für die land- und alpwirtschaftliche sowie forstwirtschaftliche Nutzung des betroffenen Gebiets. Sie gewährleistet die Bewirtschaftung der Sömmerungsflächen, den Transport von Vieh, Betriebsmitteln und landwirtschaftlichen Erzeugnissen sowie den Zugang für Unterhalts- und Sanierungsarbeiten.

Zudem ist die Erschliessung für die Forstwirtschaft von Bedeutung, da sie den Zugang zu Waldflächen ermöglicht und damit die Bewirtschaftung, den Holzabtransport sowie die Durchführung von Pflege- und Schutzmassnahmen sicherstellt. Aufgrund der teilweise geringwüchsigen Waldbestände und der abnehmenden wirtschaftlichen Nutzung ist die forstwirtschaftliche Bedeutung jedoch insgesamt als untergeordnet einzustufen. Mit zunehmender Höhenlage nimmt die Bedeutung für den Wald ab. Durch die Schutzwaldpflege wird ein Beitrag zur Verbesserung der Betriebssicherheit der Strasse sowie der Sicherheit der Verkehrsteilnehmenden gewährleistet. Ohne eine funktionsfähige Erschliessung wäre eine ordnungsgemässe und nachhaltige Nutzung der Landwirtschafts- und Alpfächen sowie der Waldflächen nicht sichergestellt.

III. Zustand und Linienführung der Älggistrasse

Die Linienführung der Strasse verläuft durch steiles, geologisch und topografisch anspruchsvolles Gelände, wodurch erhöhte Anforderungen an die Bauweise, die Stabilität und den Unterhalt bestehen. Die Strasse besteht aus einem Steinbett und einer Schotterlage, welche später mit einer Bitumen-Splitt-Tränkung sowie teilweise mit Asphalt oder Beton befestigt wurde. Der Oberbau entspricht dem zur Bauzeit im Jahr 1934 üblichen Standard.

Die Fahrbahnbreite beträgt auf den geraden Strecken zwischen 2,4 m und 3,2 m. Einzelne Kurven und Felspassagen wurden in den letzten Jahren verbreitert. Es bestehen jedoch weiterhin zahlreiche Stellen mit ungenügender Breite und entsprechend erhöhtem Risiko bei der Befahrung mit breiten Fahrzeugen, insbesondere mit Traktoren und Viehanhängern. Stellenweise ist das talseitige Bankett sehr schmal oder fehlt vollständig. Dadurch sind erhebliche Senkungen der talseitigen Fahrbahn entstanden, wodurch eine Kippgefahr beim Befahren besteht. In Bereichen mit starken Rutschbewegungen wurde der Strassenkörper mit Holzkästen gesichert. Die Senkungen wurden jeweils mit Asphaltbelag ausgeglichen. Im Gebiet Schwendeli/Schwand bewegt sich der gesamte Strassenkörper talwärts. Der aktuelle Strassenverlauf liegt dort stellenweise bis zu zehn Meter unterhalb der ursprünglich ausgemachten Strassenfläche.

Die Abschnitte mit Betonfahrbahn weisen nur wenige Reparaturstellen auf. Der gute Zustand ist auf die robuste Bauweise sowie auf den stabilen Untergrund in diesen Teilbereichen zurückzuführen. Demgegenüber ist die mit Zement stabilisierte Teilstrecke vom Älggi-Parkplatz bis zur Furt des Älggibachs einem fortschreitenden Zerfall ausgesetzt.

Die Ableitung des Hangwassers erfolgt überwiegend über bergseitige Längsgräben, welche mittels Durchlässen entwässert werden. Das Oberflächenwasser wird wechselweise durch Bombierung und Querneigung der Fahrbahn in die bergseitigen Gräben oder direkt über die Schulter abgeleitet. Zusätzlich sind abschnittsweise Querrinnen vorhanden. Die Strassendurchlässe (Kunststoff- und Zementrohre) sowie die Ein- und Auslaufschächte sind teilweise defekt und unterdimensioniert. Ein Teil der vorhandenen Sickerleitungen ist nur noch eingeschränkt funktionsfähig, insbesondere im Gebiet Schwendeli/Schwand.

Die bestehenden berg- und talseitigen Steinblockmauern sind stellenweise gedrückt und sanierungsbedürftig. Beim Brückenbauwerk über den Älggibach ist das linksseitige Widerlager beschädigt. Die vorhandenen Holzkästen sind teilweise morsch, jedoch mehrheitlich gut verwachsen.

Die rund 220 m lange Teilstrecke zwischen Schwandgraben und Steinschwendli mit Querung des Schwandgrabens und des Gemperliggrabens verläuft durch eine Zone mit tiefgründigen Hangbewegungen. In diesem Abschnitt kommt es regelmässig zu starken Senkungen. Das Trasse befindet sich derzeit jedoch in einem insgesamt guten Zustand. Die talseitigen Böschungen wurden an mehreren Stellen mit Holzkästen gesichert. Eine umfassende präventive

Sicherung dieser Teilstrecke wäre mit einem sehr hohen baulichen Aufwand verbunden und erscheint daher nicht verhältnismässig. Stattdessen wird der Abschnitt regelmässig kontrolliert und bei Bedarf werden kurzfristig die erforderlichen Massnahmen umgesetzt. Die Massnahmen auf dieser Teilstrecke wurden nicht in das vorliegende Projekt aufgenommen, da diese kaum im Voraus quantifiziert werden können.

Es besteht somit ein grosser und dringender Handlungsbedarf, um die sichere und dauerhafte Erschliessung der Älggistrasse in betrieblicher und baulicher Hinsicht langfristig sicherzustellen.

IV. Inhalt des Projekts

1. Ziele des Projekts

- Oberstes Ziel ist der Substanzerhalt sowie die Gewährleistung und Verbesserung der Verkehrssicherheit.
- Die Wasserableitung soll optimiert werden. Gleichzeitig ist vorgesehen, die Tragschicht an den zahlreichen mangelhaften Stellen statisch zu verstärken.
- Die Fahrbahn sowie das Lichtraumprofil sollen an kritischen Engstellen soweit möglich verbreitert werden, sodass die Strasse auch mit heute üblichen landwirtschaftlichen Maschinen und Transportfahrzeugen (z.B. Traktoren mit Viehanhängern) sicher befahren werden kann. Eine durchgehende Fahrbahnverbreiterung auf 3,20 m ist aufgrund des steilen Geländes und des damit verbundenen unverhältnismässigen Aufwands nicht vorgesehen.
- Die in einzelnen Abschnitten ungenügend vorhandenen Kreuzungsmöglichkeiten für Fahrzeuge werden verbessert oder, wo dies im teilweise steilen und felsigen Gelände mit vertretbarem Aufwand möglich ist, neu erstellt.
- Vereinzelt vorhandene Absturzsicherungen sollen instandgesetzt und den heutigen Anforderungen angepasst werden.
- Die bestehenden Deckschichten sollen je nach Zustand instandgesetzt oder ersetzt werden.

2. Umfang des Projekts

Die Erschliessungsstrasse Älggistrasse soll auf einer Länge von rund 5 450 m saniert und an die heutigen betrieblichen und baulichen Anforderungen angepasst werden. Hauptzweck der Strasse ist die Erschliessung des Alpgebiets. Der Ausbaustandard wird entsprechend auf die Anforderungen der Alpwirtschaft ausgerichtet. Dies umfasst insbesondere die Befahrbarkeit für Personenwagen mit Anhänger sowie für landwirtschaftliche Transporte, namentlich Materialtransporte mit Traktor und Anhänger sowie Viehtransporte mit Traktor und Viehanhänger. Die Holztransportfahrzeuge sind ebenfalls auf eine funktionstüchtige Strasse mit ausreichender Tragfähigkeit angewiesen. Die Bauarbeiten erstrecken sich über mehrere Jahre und werden zeitlich auf die Frühlings- und Herbstmonate beschränkt. In den Wintermonaten ist die Strasse nur eingeschränkt befahrbar, während sie in den Sommermonaten für den Verkehr uneingeschränkt verfügbar sein muss.

2.1 Verbreiterungen

Zur Verbesserung der Verkehrssicherheit ist vorgesehen, entlang des betroffenen Strassenabschnitts neue Ausweichstellen zu erstellen sowie bestehende Ausweichstellen zu verlängern. Auf einer Länge von rund 3 430 m werden bestehende Engstellen der Strasse durch gezielte Verbreiterungen beseitigt. In diesem Zusammenhang wird das Strassentrassee abschnittsweise durch eine bergwärts gerichtete Verschiebung der Strassenachse in besseren, tragfähigeren Untergrund verlegt. Gleichzeitig erfolgen eine Anpassung und Erweiterung des Lichtraumprofils.

2.2 Böschungs- und Bankettsicherungen/Kunstabauten

Die talseitigen Böschungen und Bankette werden über eine Gesamtlänge von rund 500 m statisch verstärkt. Die Instandstellung der Böschungen erfolgt dabei entweder durch den Einbau von Holzkastenkonstruktionen oder mittels eines Erdbewehrungssystems in Form von

geokunststoffbewehrter Erde, um die Standsicherheit und Dauerhaftigkeit des Strassenkörpers sicherzustellen.

Im Strassenperimeter sind Reparaturen sowie Ergänzungen an bestehenden Steinblockmauern und Bankettsicherungen vorgesehen, um deren Standsicherheit und Funktionalität langfristig zu gewährleisten. Das Brückenfundament beim Brandegggraben ist unzureichend fundiert und muss durch eine zusätzliche Betonkonstruktion gesichert werden. Bei der Brücke über den Älggibach unterhalb des Älggi-Parkplatzes ist das linksseitige Widerlager instand zu stellen. Zudem sind die seitlichen Holzelemente durch Stahlträger zu ersetzen, um die Tragfähigkeit und Dauerhaftigkeit des Bauwerks zu erhöhen.

2.3 Wasserableitung

Zur Verbesserung der Wasserableitung und zum Schutz der Strassenanlage vor wasserbedingten Schäden werden die bergseitigen Längsgräben über eine Länge von rund 500 m neu erstellt beziehungsweise nachgezogen. Die bestehenden Sickerleitungen entlang des Strassenkörpers mit einer Gesamtlänge von rund 530 m werden ersetzt oder, wo erforderlich, neu erstellt. Die Wasserdurchlässe werden teilweise neu erstellt oder, sofern technisch möglich und zweckmässig, instandgesetzt.

2.4 Tragschicht

In einzelnen Streckenabschnitten wird der Strassenoberbau durch eine Verstärkung der unzureichenden Tragschicht ertüchtigt. Im Abschnitt Wäspere ist hierfür ein Felsabtrag zur Herstellung einer ausreichenden Fahrbahnbreite vorgesehen. Das gewonnene Felsmaterial wird gebrochen, aufbereitet und als Recycling-Kiesmaterial zur Verbesserung der Tragfähigkeit und Dauerhaftigkeit des Strassenkörpers im Alpgebiet Schwand wiedereingebaut.

2.5 Deckschicht

Insgesamt sind auf einer Gesamtlänge von rund 4 398 m Massnahmen an der Deckschicht des Strassenoberbaus vorgesehen. Auf einer Gesamtlänge von rund 3 193 m wird der bestehende Oberbelag abgefräst und anschliessend durch einen Asphaltbelag erneuert.

Die bestehende Betonfahrbahn wird punktuell instandgesetzt, wobei lokale Schäden am Oberbau behoben und die Tragfähigkeit wiederhergestellt werden. Im Abschnitt Walsli bis Rafgarten erfolgt auf einer Länge von rund 795 m eine Sanierung des bestehenden Asphaltbelags. Der Belag wird hierbei ausgebessert und anschliessend mit einer einfach ausgeführten Oberbelagschicht überzogen, um den Substanzerhalt sowie den Witterungsschutz der Fahrbahn sicherzustellen.

Im Abschnitt vom Älggi-Parkplatz bis zur Furt des Älggibachs wird die bestehende Zementstabilisierung auf einer Länge von rund 410 m rückgebaut und durch Betonfahrspuren mit einem begrünten Mittelstreifen ersetzt. Der begrünte Mittelstreifen übernimmt gleichzeitig die Funktion des Wanderwegs.

Die Wanderwegverbindung Schwand–Älggi–Seefeld verläuft abschnittsweise auf der Älggistrasse, welche bis zum Älggi-Parkplatz über eine Bitumen-Splitt-Deckschicht verfügt. Aufgrund der hohen Auswaschungsgefahr bei Starkniederschlägen kommt eine Rückführung auf eine Kiesdeckschicht nicht in Frage. Eine alternative Linienführung ist aufgrund des sehr steilen und felsigen Geländes nicht zielführend. Da dieser Projektabschnitt bereits seit längerer Zeit mit einem Hartbelag ausgestattet ist, besteht gemäss Art. 7 des Bundesgesetzes über Fuss- und Wanderwege (FWG; SR 704) keine Ersatzpflicht.

2.6 Trockenstandort von nationaler Bedeutung Walsli-Rafgarten Objekt Nr. 4092
Im Abschnitt Walsli–Rafgarten befindet sich ein Trockenstandort von nationaler Bedeutung. Gemäss kantonalem Gesamtentscheid vom 30. März 2026 sowie Art. 6 der Trockenwiesenverordnung (TwwV; SR 451.37) ist dieser ungeschmälert zu erhalten. Ein Abweichen vom Schutzziel ist nur zulässig für unmittelbar standortgebundene Vorhaben, die dem Schutz des Menschen vor Naturgefahren oder einem anderen überwiegenden öffentlichen Interesse von nationaler Bedeutung dienen. Verursachende sind gemäss Art. 7 Abs. 1 TwwV zu bestmöglichen Schutz-, Wiederherstellungs- oder angemessenen Ersatzmassnahmen zu verpflichten. Zur Vermeidung negativer Beeinträchtigungen werden die ursprünglich geplanten Bauarbeiten im Bereich des Trockenstandorts reduziert, sodass die Auflagen gemäss Baubewilligung eingehalten werden. Der bestehende Strassenkörper verläuft durch den Bereich des Trockenstandorts, tangiert diesen jedoch nicht mehr als bis anhin.

Die Erstellung der Zufahrt des Bewirtschaftungswegs im Bereich Profil 3 erfolgt neu ausserhalb des Trockenstandorts. Im Bereich Profil 4 wird auf die vorgesehene Abflachung der bergseitigen Böschung verzichtet; zulässig ist lediglich die Sanierung der bestehenden Böschungssicherung. Im Bereich Profil 5 wird auf die geplante Vergrösserung des Wendekreises bei der Abzweigung Talstrasse verzichtet, da sich dieser Bereich innerhalb des national bedeutenden Trockenstandorts befindet und eine Erweiterung gemäss Art. 6 TwwV nicht bewilligungsfähig ist.

3. Bauliche Massnahmen in Etappen

Die Umsetzung der Sanierung der Erschliessungsstrasse erfolgt in fünf Etappen und erstreckt sich über vier Jahre (2027 bis 2030).

- Los 1: Älggi-Parkplatz bis Furt Älggibach (Ausführung 2028)
- Los 2: Steinschwendli bis Älggi-Parkplatz (Ausführung 2027/28)
- Los 3: Brandegggraben bis Steinschwendli (Ausführung 2028/29)
- Los 4: Rindelsgraben bis Brandegggraben (Ausführung 2029)
- Los 5: Blatten bis Rindelsgraben (Ausführung 2030)

Bei der Ausführung der Arbeiten wird darauf geachtet, dass die Massnahmen abschnittsweise von oben nach unten umgesetzt werden. Dadurch soll verhindert werden, dass Baufahrzeuge bereits erneuerte Strassenabschnitte befahren und dadurch wieder beschädigen. Zur Gewährleistung der Verkehrssicherheit werden die Arbeiten im Abschnitt Los 2 teils vorgezogen.

V. Baukosten

1. Finanzbeschluss der Korporation

An der ausserordentlichen Korporationsversammlung der Korporation Sachseln vom 20. November 2025 wurden der Kredit sowie die Vollmacht für die Sanierung der Älggistrasse im Abschnitt Blatten–Älggi mit Gesamtkosten von Fr. 1 800 000.– (inkl. MwSt. und teuerungsbedingten Mehrkosten) gemäss Antrag des Korporationsrats genehmigt. Die Kostenermittlung erfolgte im Rahmen einer Kostenschätzung auf Basis von Erfahrungswerten aus vergleichbaren Projekten. Ein entsprechender Protokollauszug liegt vor.

2. Zusammenstellung der Kosten

Gemäss Art. 8 Abs. 2 Bst. b der interkantonalen Vereinbarung über das öffentliche Beschaffungswesen (IVöB; GDB 975.61) untersteht das Projekt dem Submissionsgesetz, da mehr als 50 Prozent der Gesamtkosten mit öffentlichen Geldern subventioniert werden. Der definitive Kostenvoranschlag vom 21. Mai 2026 basiert auf den verbindlichen Offerten, welche unter Berücksichtigung der Vorgaben der Submissionsgesetzgebung eingeholt wurden. Die gewährten Rabatte und Skonti für alle Lose werden als nicht beitragsberechtigt ausgeschieden (siehe Tabelle 2).

Erschliessung Sanierung Älggistrasse	Kostenvoranschlag 21. Mai 2026 in Fr.	Beitragsberech- tigte Kosten in Fr.
Los 1: Älggi-Parkplatz bis Furt Älggibach	105 823.95	100 596.25
Los 2: Steinschwendli bis Älggi-Parkplatz	557 221.45	529 694.70
Los 3: Brandegggraben bis Steinschwendli	414 398.65	393 927.35
Los 4: Rindelsgraben bis Brandegggraben	213 120.23	202 592.09
Los 5: Blatten bis Rindelsgraben	329 933.09	313 634.40
Vorbereitungsarbeiten Forst	42 125.49	0.–
Planung und Bauleitung	128 853.04	128 853.04
Gebühren (Baubewilligung, Vermessung)	8 312.89	8 312.89
Rundung	211.21	0.–
Abzug für nichtlandwirtschaftliche Gebäude		- 30 000.–
Total inkl. MwSt. (8,1 Prozent)	1 800 000.–	1 647 610.71
Beitragsberechtigte Kosten gerundet		1 647 610.–

Tabelle 1: Kostenvoranschlag 21. Mai 2026

Gestützt auf die Art. 10 und 23 SVV sind folgende Kosten nicht beitragsberechtigt:

Kosten nicht beitragsberechtigt / Abzug nicht landwirtschaftliche Interessen	Betrag in Fr.
Los 1: nicht beitragsberechtigte Kosten (Rabatt und Skonto)	5 227.72
Los 2: nicht beitragsberechtigte Kosten (Rabatt und Skonto)	27 526.75
Los 3: nicht beitragsberechtigte Kosten (Rabatt und Skonto)	20 471.29
Los 4: nicht beitragsberechtigte Kosten (Rabatt und Skonto)	10 528.14
Los 5: nicht beitragsberechtigte Kosten (Rabatt und Skonto)	16 298.69
Vorbereitungsarbeiten Forst	42 125.49
Rundung	211.21
Berggasthaus inkl. Parkplatz (Gemäss Rücksprache mit BLW)	15 000.–
Bettenhaus (Gemäss Rücksprache mit BLW)	5 000.–
Skihütte (Gemäss Rücksprache mit BLW)	5 000.–
Ferienhaus (Gemäss Rücksprache mit BLW)	5 000.–
Total Abzüge	152 389.29

Tabelle 2: Kosten nicht beitragsberechtigt / nicht landwirtschaftliche Interessen

Die nichtlandwirtschaftlichen Interessen müssen angemessen berücksichtigt werden, insbesondere im Zusammenhang mit nicht landwirtschaftlich genutzten Gebäuden innerhalb des Erschliessungsperimeters. Für das Berggasthaus inkl. Parkplatz, das Bettenhaus, die Skihütte sowie für ein Ferienhaus wurden in Rücksprache mit dem BLW die Abzüge festgelegt, um den nichtlandwirtschaftlichen Anteil zu berücksichtigen.

Für den forstwirtschaftlichen Nutzen an der Strasse muss kein Abzug getätigt werden, wenn folgende Bedingungen erfüllt sind:

- Seitens Bund erfolgt keine Unterstützung durch den Forst (Doppelsubventionierung).
- Am Ende des Weges wird ein landwirtschaftliches Grundstück oder eine Sömmerung erschlossen.

Beide Bedingungen sind erfüllt, daher erfolgt kein Abzug für den forstwirtschaftlichen Nutzen an der Strasse.

Das ALU prüfte die Finanzierung und Tragbarkeit. Die Tragbarkeit und die Finanzierung sind durch die Trägerschaft gewährleistet.

VI. Landwirtschaftliche Bedeutung

Das Projektgebiet befindet sich in der Bergzone 2 und im Sömmerungsgebiet. Im Erschliessungsperimeter werden rund 573 Normalstösse (NST) Vieh gesömmert. Die Sömmerungsfläche umfasst insgesamt rund 818 ha, wovon 669 ha nutzbar sind. Im Gebiet Walsli ist eine Fläche von rund 4,5 ha landwirtschaftliche Nutzfläche der Bergzone 2 zugeteilt. Auf den Sömmerungsflächen werden vorwiegend Milchkühe sowie Galt- und Jungvieh gesömmert. Eine funktionierende und zuverlässige Erschliessung ist dabei eine zentrale Voraussetzung für die Bewirtschaftung der Alpflächen, den Viehtrieb, den Transport von Betriebsmitteln sowie den Abtransport der landwirtschaftlichen Erzeugnisse. Im Alpgebiet des Erschliessungsperimeters werden jährlich rund 250 000 kg Milch produziert und an verschiedene Milchverarbeiter verkauft. Ein Teil der im Erschliessungsperimeter produzierten Milch wird vor Ort zu Obwaldner Alpkäse verarbeitet. Die Älggistrasse stellt somit eine wesentliche infrastrukturelle Grundlage für die landwirtschaftliche Produktion und Wertschöpfung im Gebiet dar.

VII. Finanzierung mit öffentlichen Finanzhilfen

1. Grundsätzliches

Nach Massgabe des landwirtschaftlichen Interesses können gestützt auf Art. 14 Abs. 1 Bst. b und Abs. 4 in Verbindung mit Art. 17 Abs. 1 Bst a SVV bei gemeinschaftlichen Projekten Bundes- und Kantonsbeiträge an den Neubau und die Sanierung, den Ausbau zur Anpassung an höhere Anforderungen oder den Ersatz nach Ablauf der technischen Lebensdauer ausgerichtet werden. Gemäss Art. 8 SVV haben die Kantone eine finanzielle Gegenleistung zu erbringen.

2. Vorbescheid des Bundesamts für Landwirtschaft (BLW) zur Mitfinanzierung

Am 11. April 2024 fand mit dem zuständigen Sachbearbeiter des BLW, den Vertretern der Bauherrschaft, dem Projektverfasser und den Vertretern des ALU eine zweite Begehung und Besprechung im Projektgebiet statt. Eine erste Begehung hatte bereits im Jahr 2021 nach Eingang des Gesuchs stattgefunden. Unter Berücksichtigung der Ergebnisse dieser Begehungen und Besprechungen sowie gestützt auf die Prüfung der vorliegenden Unterlagen hielt das BLW in einem ersten Vorbescheid vom 24. Mai 2024 fest, dass die geplanten Massnahmen mit Blick auf eine funktionierende und zuverlässige Erschliessung als notwendig und zweckmässig beurteilt werden. Aufgrund des überwiegenden landwirtschaftlichen Interesses werden die Massnahmen als beitragsberechtigt anerkannt.

In der Zwischenzeit zeigte sich, dass die Dringlichkeit einer Sanierung auch im Teilabschnitt Blatten bis Schwendeli erheblich zugenommen haben. Aus diesem Grund wurde das im Jahr 2023 erstellte Vorprojekt im Jahr 2024 nochmals ergänzt und umfasst nun die gesamte Strecke von Blatten (Einmündung Wolfisbergstrasse/Altersbodenstrasse) bis Älggi mit einer Gesamtlänge von 5 450 m. Am 22. November 2024 wurden dem BLW die Unterlagen zum angepassten und erweiterten Projekt eingereicht. Aufgrund der erheblich gestiegenen Projektkosten

entschied der Bund, einen zweiten Vorbescheid zu erlassen. Der zweite Vorbescheid des BLW, datiert vom 23. Januar 2025, liegt vor. Aufgrund der vorliegenden Akten und Abklärungen kann das Vorhaben als gemeinschaftliche Massnahme gemäss Art. 14 Abs. 2 SVV unterstützt werden. Das BLW stellt im Vorbescheid vom 23. Januar 2025 einen Bundesbeitrag von 33 Prozent an die beitragsberechtigten Kosten in Aussicht, wobei die entsprechende minimale kantonale Gegenleistung vorausgesetzt wird. Bei beitragsberechtigten Kosten von Fr. 1 647 610.– entspricht dies einem voraussichtlichen Bundesbeitrag von Fr. 543 711.–.

3. Finanzielle Auswirkungen für den Kanton

Gestützt auf Art. 8 Abs. 1 und Abs. 2 Bst. b SVV in Verbindung mit Art. 17 des kantonalen Landwirtschaftsgesetzes (kLwG; GDB 921.1) hat der Kanton zum Bundesbeitrag eine Gegenleistung von mindestens 90 Prozent des Beitrages des Bundes zu erbringen. Dies entspricht demnach 29,7 Prozent der beitragsberechtigten Kosten von Fr. 1 647 610.– oder einem Betrag von höchstens Fr. 489 340.–. Der Kostenvoranschlag nach Offerten liegt vor und basiert auf der Zuschlagsverfügung vom 2. Juni 2026. Der Zuschlag erfolgte an das wirtschaftlich günstigste Angebot. Es wurden insbesondere folgende Kriterien berücksichtigt: Preis, Regieansätze, Kapazität und Vollständigkeit der Offerte.

Unter Kto. 4312.5650.00 der Investitionsrechnung sind für die Strukturverbesserungen in der Landwirtschaft im Budget 2026 bzw. in der IAFP 2026 bis 2031 jährliche Beiträge von total Fr. 950 000.– vorgesehen. Dieser Beitrag dient der Unterstützung von einzelbetrieblichen und gemeinschaftlichen Massnahmen im landwirtschaftlichen Hochbau (v.a. Ökonomie- und Alpgebäude) sowie im Tiefbau (v.a. Erschliessungen, Sanierungen von Drainagen und Wasserversorgungen). Damit jährlich für mehrere Projekte genügend dieser Mittel zur Verfügung stehen, wird das vorliegende Projekt in fünf Etappen und über vier Jahre aufgesplittet. Die Beitragszahlungen sollen in Abhängigkeit des Baufortschritts ebenso auf mehrere Jahre verteilt werden. Die erste Auszahlung erfolgt im Jahr 2027.

VIII. Rechtliche Grundlagen und Zuständigkeiten

Nach Art. 36 der Kantonsverfassung (KV; GDB 101.1) fördern Kanton und Gemeinden Massnahmen zur Erhaltung eines leistungsfähigen Bauernstands, insbesondere zur Erhaltung des bäuerlichen Grundbesitzes, von Güterzusammenlegungen und Bodenverbesserungen. Gestützt auf Art. 87 ff. des Bundesgesetzes über die Landwirtschaft (LwG; SR 910.1) und die genannten Bestimmungen der Strukturverbesserungsverordnung sowie des kantonalen Landwirtschaftsgesetzes und der dazugehörigen Ausführungsbestimmungen über die Strukturverbesserungen mit Finanzhilfen kann unter Vorbehalt der Ausrichtung des Bundesbeitrags und im Rahmen der verfügbaren Mittel ein Kantonsbeitrag von 90 Prozent des Bundesbeitrags bzw. von höchstens Fr. 489 340.– ausgerichtet werden. Er ist als Einzelobjektkredit gestützt auf Art. 37 Abs. 2, Art. 38 und Art. 39 des Finanzhaushaltsgesetzes (FHG; GDB 610.1) zu Lasten der landwirtschaftlichen Strukturverbesserungen (Kto. 4312.5650.00) zu beschliessen. Nach Art. 70 Ziff. 5 der Kantonsverfassung ist der Kantonsrat für die Beschlussfassung abschliessend zuständig.

IX. Schlussfolgerungen

Die Älggistrasse erfüllt eine zentrale Erschliessungsfunktion für die land- und alpwirtschaftliche Nutzung. Sie bildet die grundlegende Voraussetzung für die Bewirtschaftung der Alpen im Gebiet rund um das Älggi. Aufgrund des baulichen Zustands sind die vorgesehenen Sanierungs- und Ausbaumassnahmen notwendig und zweckmässig, um die Verkehrssicherheit sowie den langfristigen Substanzerhalt der Strasse sicherzustellen. Die gesetzlichen Anforderungen werden eingehalten, nichtlandwirtschaftliche Interessen wurden angemessen berücksichtigt. Die Kosten basieren auf einer rechtskräftigen Zuschlagsverfügung nach kantonalem Recht. Die landwirtschaftliche Bedeutung der Strassensanierung ins Alpgebiet Älggi ist offensichtlich und erfüllt die Bedingungen zur Gewährung von landwirtschaftlichen Strukturverbesserungsbeiträgen.

Beilagen:

- Entwurf Kantonsratsbeschluss
- Lageplan 1:25 000
- Situation Bauprojekt Profil 1–54