Gemeinde Hausen Kanton Aargau

Sanierung Haupstrasse
Bereich Zentrum / Turnhalle

Technischer Bericht

Bauprojekt

September 2026

Baerlocher • Partner AG

Telefon 056 250 43 10

Ingenieurbüro STV
Weststrasse 7
5426 Lengnau

für allgemeinen Tiefbau

bpag@baerlocher-ag.ch
www.baerlocher-ag.ch

Plan Nr.: 25-1422.01		Format: A4
	Name	Datum
Entwurf	Co	August 2026
Erstellt	Co	04.09.2026
Änderungen		

Inhalt

1. Ausgangslage 2

2. Grundlagen 2

3. Varianten / Variantenentscheid 2
3.1 Hindernisfreier Umbau der Bushaltekanten Turnhalle 2

4. Projekt 3
4.1 Strasse, Bushaltestellen 3
4.1.1 Projektbestandteile 3
4.1.2 Ausgangswerte 3
4.1.3 Situation (Strasse) 4
4.1.4 Bushaltestellen 4
4.1.5 Normalprofile (Strasse) 6
4.2 Radwegverbindungen 7
4.3 Fussgängerverbindungen 7

5. Erschliessung bestehender Liegenschaften 8

6. Geschwindigkeiten, Verkehrssicherheit 8

7. Markierung 8

8. Werkleitungen 8
8.1 Strassenentwässerung 8
8.2 Beleuchtung 9
8.3 Übrige Werkleitungen 9

9. Abfälle und Altlasten 9

10. Landerwerb 9

11. Verkehrsführung während der Bauzeit (Bauphasen) 10

12. Kosten 10

Anhang: Kostenvoranschlag

1. Ausgangslage

Die Gemeinde Hausen beauftragte im Juli 2025 das Ingenieurbüro Baerlocher Partner AG, Lengnau, mit der Planung der Sanierung der Hauptstrasse (Bereich Zentrum/Turnhalle) sowie dem hindernisfreien Ausbau der Bushaltekanten Turnhalle.

Aufgrund des heutigen Zustandes weist die Gemeindestrasse unterschiedliche Defizite auf:

- Zustand Belag
- nicht behindertengerechte Bushaltekanten

2. Grundlagen

Folgende Grundlagen standen zur Verfügung:

- Materialtechnische Zustandserfassung / Consultest, Ohringen / 04.12.2019
- Geländeaufnahmen Oktober 2025 / August 2026
- Strassenraumgestaltungskonzept / SKK Landschaftsarch. AG, Wettingen / 06.02.2026
- Diverse Besprechungen / Gemeinde / Planer / etc.

3. Varianten / Variantenentscheid

Im Rahmen der Projektierung wurden für die verschiedenen Projektbestandteile mehrere Varianten untersucht und hinsichtlich der örtlichen Gegebenheiten, der Verkehrssicherheit, der Auswirkungen auf den Verkehrsablauf sowie des erforderlichen Landerwerbs beurteilt.

3.1 Hindernisfreier Umbau der Bushaltekanten Turnhalle

Für den hindernisfreien Ausbau der bestehenden Bushaltekanten bei der Turnhalle wurden verschiedene Varianten geprüft. Aufgrund der bestehenden Platzverhältnisse und der örtlichen Gegebenheiten wurde die bestehende Busbucht als Grundlage beibehalten. Für die weitere Projektierung wurde die Variante mit niveaugleichem Einstieg im Bereich vorderen zwei der Bustüren gewählt.

<u>Weiter geprüfte Varianten</u>

Fahrbahnhalt
Bei dieser Variante wird der Bus direkt auf der Fahrbahn angehalten. Die Variante wurde aufgrund des Wunsches der Gemeinde sowie der damit verbundenen Behinderung des übrigen Verkehrs nicht weiterverfolgt.

Busbucht mit Vollausbau
Es wurde eine Ausbildung der Bushaltekanten als Busbuchten mit Vollausbau geprüft, welche einen niveaugleichen Einstieg bei allen vier Bustüren ermöglicht. Diese Variante wurde aufgrund der bestehenden örtlichen Gegebenheiten nicht weiterverfolgt. Ausschlaggebend waren insbesondere die bestehenden Zufahrten, die daraus resultierenden Anpassungen sowie der zusätzliche Landerwerb.

4. Projekt

4.1 Strasse, Bushaltestellen

4.1.1 Projektbestandteile

Bauprojekt

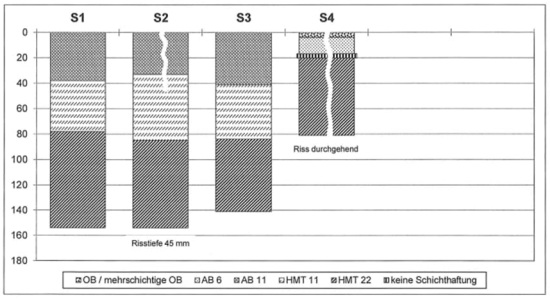
- Situation 1:500 (Sanierungsbereich) Plan Nr. 24-1422.01.001
- Situation 1:200 (Bereich Turnhalle mit Bushaltest.) Plan Nr. 24-1422.01.002
- Typische Querprofile 1:100 Plan Nr. 24-1422.01.003
- Technischer Bericht mit Kostenvoranschlag

4.1.2 Ausgangswerte

- Länge Strassensanierung ca. 330 m
- Strassenbreite (alt = ca. neu) ca. 7.00 m (Kernfahrbahn)
- Signalisierte Geschwindigkeiten (alt=neu)
  - Innerorts 50 km/h
- DTV (Durchschnittlicher täglicher Verkehr) Annahme ca. 8'000 Fz/d (Stand 2008 -> 7'200)
- Bestehende Belagsstärke ca. 15 cm

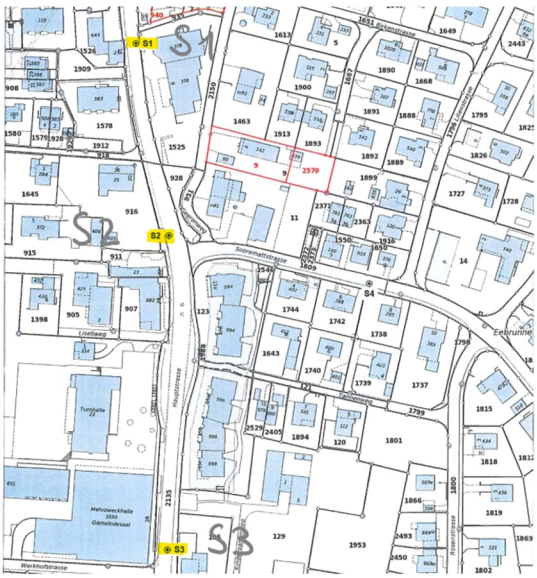
Auszug Prüfbericht Firma Consultest (4.12.2019)

Probenart: **Bohrkerne Ø 310 mm** Auftrag-Nr.: **1490-19-1**
Ort der Probenahme: **siehe Probenentnahmeplan** Labor-Nr.: **12320-12323/19**
Probenahme durch: **Consultest AG** Eingangsdatum: **04.12.2019**
Datum der Probenahme: **04.12.2019** Prüfdatum: **05.12.2019**



Bohrkern-Nr.	S1	S2	S3	S4
Labor-Nr.	12320/19	12321/19	12322/19	12323/19
Profil [m] Abstand Rand [m]	siehe Probenentnahmeplan			
OB / mehrschichtige OB	-	-	-	4
AB 6	-	-	-	15
AB 11	38	33	41	-
HMT 11	40	52	43	-
HMT 22	76	69	57	62
Gesamtdicke [mm]	**154**	**154**	**141**	**81**

Übersicht Untersuchungspunkte



- PAK – Werte best. Belag 252 – 270 mg/kg (PAK im Asphalt)

Auszug Prüfbericht Firma Consultest

Labor-Nr.	Entnahmeort	Probenbezeichnung	Bindemittelgehalt [M-%]	PAK im Asphalt [mg/kg]
12320/19	BK S1	gesamter Belagsaufbau	4.57	**270**
12321/19	BK S2	gesamter Belagsaufbau	4.85	**270**
12322/19	BK S3	gesamter Belagsaufbau	4.53	**252**
12323/19	BK S4	gesamter Belagsaufbau	4.45	**55**

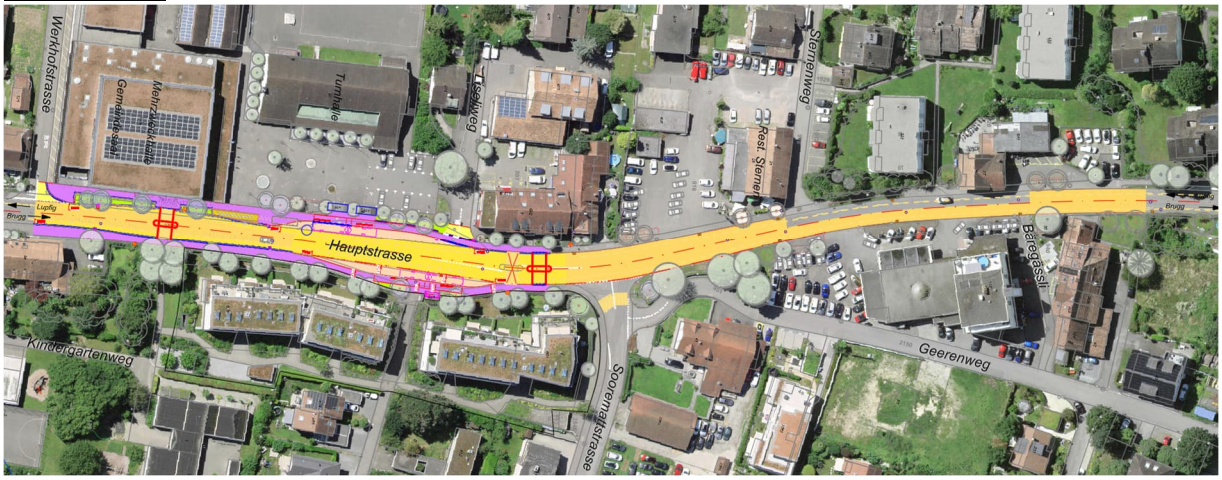
4.1.3 Situation (Strasse)

Die bestehende Lage, Höhenlage und Linienführung der Hauptstrasse werden im gesamten Projektperimeter grundsätzlich beibehalten. Die Massnahmen beschränken sich im Wesentlichen auf die Sanierung des bestehenden Strassenraums, soweit möglich die Umsetzung des Gestaltungskonzepts (separater Bericht Firma SKK / Massnahmen in Situationsplänen dargestellt) sowie lokale Anpassungen der Randbereiche.

Geometrische Anpassungen sind insbesondere im Bereich der Bushaltestellen bei der Turnhalle sowie bei der Mehrzweckhalle erforderlich. Bei der Mehrzweckhalle wird die Strasse im Bereich des bestehenden Fussgängerübergangs zur Realisierung einer zusätzlichen Mittelinsel lokal verbreitert.

Die bestehenden horizontalen und vertikalen Bogenelemente sowie die Gefällsverhältnisse werden grundsätzlich übernommen und nur soweit erforderlich angepasst.

Gesamtübersicht



4.1.4 Bushaltestellen

Die bestehenden Bushaltestellen bei der Turnhalle werden in ihrer Lage grundsätzlich beibehalten und hindernisfrei ausgebaut. Die Ausbildung erfolgt gemäss der ATB-Empfehlung für Bushaltestellen (IMS 401.107), Variante «Busbucht – Teilausbau, 2 Türen niveaugleich».

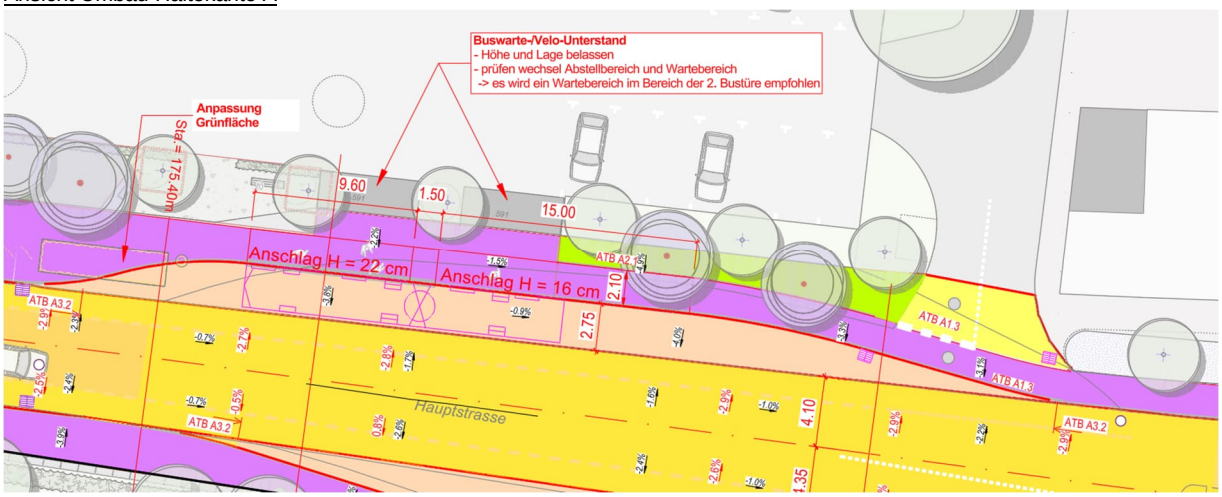
Für beide Haltekanten ist folgende Ausbildung vorgesehen:

- Haltestellentyp: Busbucht, 2 Türen, niveaugleich
- Länge Haltekante (22 cm Anschlag): 9.60 m
- Anschlagshöhe bei 2. Türe: 22 cm
- Gehwegbreite: min. 2.00 m
- Quergefälle Gehweg: 2 % in Richtung Fahrbahn

Bus-Haltekante A – Fahrtrichtung Brugg
Die bestehende Haltekante wird geometrisch angepasst. Die bestehende Haltekantenhöhe von ca. 10 cm wird im Einstiegsbereich auf 22 cm erhöht. Dies erfolgt mittels Sonderbordstein («Zürich-Bord»). Damit wird bei den beiden vorderen Bustüren ein niveaugleicher Einstieg ermöglicht.

Unterstand Fahrtrichtung Brugg
Die bestehenden zwei Unterstände bzw. deren bauliche Anlagen sollen grundsätzlich in ihrer Lage und Höhenlage erhalten bleiben. Zur besseren Zuordnung des Wartebereichs zum Einstieg ist vorgesehen, die heutige Funktion der beiden Unterstände zu tauschen. Der bestehende Abstellplatz soll künftig als Wartebereich bzw. Personenunterstand genutzt werden, während der heutige Personenunterstand die Funktion des Abstellplatzes übernimmt.

Ansicht Umbau Haltekante A



Bus-Haltekante B – Fahrtrichtung Lupfig

Die bestehende Haltekante wird ebenfalls geometrisch angepasst. Die bestehende Haltekantenhöhe von ca. 7 cm wird im Einstiegsbereich auf 22 cm erhöht. Die Ausführung erfolgt ebenfalls mittels Sonderbordstein («Zürich-Bord»).

Unterstand Fahrtrichtung Lupfig

Der bestehende Personenunterstand wird abgebrochen und durch einen neuen Unterstand ersetzt. Der neue Unterstand wird grundsätzlich am bestehenden Standort angeordnet.

Durch die geringere Fläche des neuen Unterstands kann die freiwerdende Fläche für einen Landabtausch genutzt werden. Für die vorgesehene Verbreiterung des Gehwegs auf 2.00 m werden im Bereich der Parzelle Nr. 1988 voraussichtlich ca. 3 m² Land benötigt. Die definitive Flächenbeanspruchung sowie die Regelung des Landabtauschs sind im Rahmen der weiteren Projektierung zu klären.

Ansicht Umbau Haltekante B



4.1.5 Normalprofile (Strasse)

Strassenquerschnitt

Der bestehende Strassenquerschnitt mit einer Fahrbahnbreite von ca. 7.00 m wird grundsätzlich beibehalten. Die Veloführung erfolgt weiterhin über eine Kernfahrbahn mit beidseitigen Radstreifen.
Im Bereich der zusätzlichen Mittelinsel bei der Mehrzweckhalle wird die Fahrbahn lokal aufgeweitet. Die Fahrstreifen werden beidseitig der Mittelinsel mit einer Breite von ca. 3.75 m ausgebildet. Die Mittelinsel weist eine Breite von ca. 1.50 m auf.
Die definitive Querschnittsgestaltung und Markierung sowie mögliche Optimierungen für den Veloverkehr (insbesondere eine Verbreiterung der Radstreifenmarkierung, sofern dies im Zusammenhang mit der Kernfahrbahn umsetzbar ist), werden im Rahmen der weiteren Projektbearbeitung geprüft und, soweit erforderlich und möglich, optimiert.

Belagsaufbau

Die Art und der Umfang der Belagssanierung richten sich nach den vorgesehenen geometrischen Anpassungen sowie nach dem Zustand und der Tragfähigkeit des bestehenden Belags.
Die definitive Wahl des Belagsaufbaus, insbesondere der Deckschicht, wird im Rahmen der weiteren Projektierung anhand der Ergebnisse zusätzlicher Belagsuntersuchungen überprüft. Dabei ist auch der Einsatz eines lärmarmen Belags zu prüfen (Prüfung der Einbaustärke und der Machbarkeit aufgrund der erwarteten verbleibenden Einbaustärke von mehr als ca. 45 mm). Gemäss heutigem Wissensstand geht die Tendenz jedoch zur Ausführung des unten vorgeschlagenen Belagsaufbaus ohne lärmarmen Belag.

Bereiche mit Gesamterneuerung

Im Bereich der Bushaltestellen wird der bestehende Belagsaufbau aufgrund der erforderlichen Anpassungen der Strassengeometrie und der Längs- bzw. Quergefälle vollständig erneuert.

Auch in Bereichen mit lokalen Anpassungen der Geometrie und der Randabschlüsse, beispielsweise im Bereich der Aufweitung für die neue Schutzinsel bei der Mehrzweckhalle, ist der bestehende Belagsaufbau innerhalb des Anpassungsbereichs zu ersetzen. Die Erneuerung erfolgt dabei auf einer Breite von mindestens 1.50 m ab Strassenrand, um einen fachgerechten maschinellen Belagseinbau zu ermöglichen.

Für die Projektierung wird folgender Belagsaufbau vorgesehen:

- Abbruch des bestehenden Asphaltbelags
- Tragschicht: 100 mm AC T 22 S
- Deckschicht: 40 mm AC 11 S

Übriger Sanierungsbereich

Im übrigen Projektperimeter ist grundsätzlich eine Erneuerung der Deckschicht vorgesehen:

- Abfräsen bestehender Deckschicht: ca. 40 mm
- Beurteilung und lokale Sanierung des bestehenden Belags nach dem Fräsen
- Deckschicht: ca. 40 mm AC 11 S

Das nach dem Fräsen festgestellte Rissbild wird hinsichtlich Risstiefe, Rissdichte und Ausprägung beurteilt. Erforderliche lokale Massnahmen wie Rissverguss, Netzarmierung oder eine Verstärkung mit zusätzlicher Binderschicht werden abhängig vom Zustand festgelegt.

Belagsaufbau Bereich Bushaltestellen
Im Bereich der Bushaltestellen ist gemäss Gestaltungskonzept ein Belagsaufbau mit einer Betonplatte als optisches Gestaltungselement vorgesehen. Der gewählte Aufbau berücksichtigt zudem die erhöhte Beanspruchung durch den Busverkehr und entspricht dem Ausbaustandard des Kantons:

- Abbruch bestehender Asphaltbelag
- Tragschicht: 80 mm AC T 22 N
- Betonplatte: 220 mm

Gehweg / Warteraum Bushaltestellen
Für die Gehweg- und Warteräume im Bereich der Bushaltestellen ist folgender Belagsaufbau geplant:

- Tragschicht: 70 mm AC T 22 N
- Deckschicht: 30 mm AC 8 N

Anpassungsbereiche Asphalt
Für lokale Anpassungsbereiche ist folgender Belagsaufbau vorgesehen:

- Tragschicht: 80 mm AC T 22
- Deckschicht: 35 mm AC 11 N

Fundation
Die Anpassung bzw. Ergänzung der Fundation ist wo erforderlich, mit mindestens 60 cm ungebundenen Gemischen 0/45 auszuführen.

Randabschlüsse
Die bestehenden Randabschlüsse werden grundsätzlich beibehalten und im Rahmen der Sanierung nur dort ersetzt oder angepasst, wo dies aufgrund des Zustands oder der vorgesehenen Projektmassnahmen erforderlich ist.
Insbesondere im Bereich der Neugestaltung bei der Turnhalle, einschliesslich der Bushaltestellen sowie der lokalen Aufweitung im Bereich der Fussgängerübergänge, werden die Randabschlüsse entsprechend den neuen Geometrien angepasst bzw. neu erstellt.
Die Ausführung der Fahrbahn-, Gehweg- und Inselabschlüsse erfolgt gemäss der kantonalen IMS-Norm 401.101.
Im übrigen Sanierungsbereich werden die bestehenden Randabschlüsse soweit möglich belassen. Ein Ersatz erfolgt nur bei mangelhaftem Zustand oder wenn dies aufgrund der Anpassungen an den Strassenquerschnitt bzw. die Entwässerung erforderlich ist.

4.2 Radwegverbindungen

Im Projektperimeter verläuft die kantonale Radroute 595. Die Veloführung erfolgt weiterhin im Mischverkehr bzw. auf einer Kernfahrbahn mit beidseitigen Radstreifen.
Grössere bauliche Anpassungen an der bestehenden Veloführung sind nicht vorgesehen. Erforderliche Anpassungen ergeben sich im Bereich der Bushaltestellen sowie der Fussgängerübergänge und werden mit der neuen Geometrie und Markierung abgestimmt.

4.3 Fussgängerverbindungen

Die bestehende Gehwegführung wird grundsätzlich beibehalten und nur im Bereich der projektierten Anpassungen lokal angepasst. Bei der Turnhalle erfolgt die Anpassung im Zusammenhang mit den hindernisfreien Bushaltestellen und der neuen Geometrie.
Bei der Mehrzweckhalle wird der bestehende Fussgängerübergang mit einer 1.50 m breiten Schutzinsel ergänzt.

Der bestehende Fussgängerübergang mit Schutzinsel in Fahrtrichtung Windisch wird zur Verbesserung der Sichtverhältnisse um ca. 8 m in Richtung Windisch verschoben.
Im Bereich der Einmündung zum Parkplatz der Turnhalle wird der Gehweg neu durchgehend über die Einmündung geführt. Der Gehweg wird beidseitig mit einem Anschlag von 3 cm ausgebildet. Dadurch wird die Priorisierung der Fussgängerverbindung gegenüber dem aus dem Parkplatz ausfahrenden Verkehr baulich verdeutlicht. Für den aus dem Parkplatz der Turnhalle in die Gemeindestrasse ausfahrenden Verkehr entsteht dadurch eine Situation mit untergeordneter Ausfahrt bzw. Wartepflicht (kein Vortritt) gegenüber dem querenden Fussverkehr.
Im übrigen Projektperimeter wird die bestehende Gehwegführung unverändert übernommen.

5. Erschliessung bestehender Liegenschaften

Die Erschliessung der bestehenden Liegenschaften wird unverändert übernommen. Es sind keine planerischen Änderungen an den bestehenden Zufahrten vorgesehen.

6. Geschwindigkeiten, Verkehrssicherheit

Die bestehende signalisierte Geschwindigkeit auf der Gemeindestrasse wird im Rahmen des Bauvorhabens nicht angepasst. Sie beträgt unverändert 50 km/h.

7. Markierung

Die Art der bestehenden Markierung wird im Rahmen der Strassensanierung grundsätzlich beibehalten und nur dort angepasst, wo dies aufgrund der neuen Geometrien und der vorgesehenen Verkehrsanlagen erforderlich ist.

Im Bereich der Bushaltestellen Turnhalle wird die Markierung an die angepasste Geometrie der Haltestellen angepasst. Insbesondere ist die Markierung im Bereich der Bushaltestellen mit den vorgesehenen Haltekanten und der Veloführung abzustimmen.

Auch im Bereich der Fussgängerübergänge sind Anpassungen der Markierung erforderlich.

Die bestehenden Markierungen sind nach den Belagsarbeiten wieder herzustellen (zum Beispiel Markierung «Achtung Schule»).

Die Markierung wurde im Bauprojekt entwurfsmässig im Situationsplan dargestellt. Im Rahmen der weiteren Projektbearbeitung wird ein detaillierter Markierungsplan erstellt, in welchem die definitive Markierung festgelegt und auf die projektierte Strassengeometrie, die Bushaltestellen, die Fussgängerübergänge und die Veloführung abgestimmt wird.

8. Werkleitungen

8.1 Strassenentwässerung

Die bestehende Strassenentwässerung wird im Rahmen des vorliegenden Projekts grundsätzlich beibehalten. Aufgrund der weitgehend unveränderten Strassengeometrie sind im übrigen Sanierungsbereich keine wesentlichen Anpassungen der bestehenden Entwässerungsanlagen erforderlich.

Anpassungen an der Strassenentwässerung sind lediglich in den Bereichen vorgesehen, in denen die Strassengeometrie aufgrund des Projekts lokal verändert wird. Dies betrifft insbesondere den Bereich der Bushaltestellen bzw. Busbuchten sowie die Anpassungen im Bereich der Fussgängerübergänge und der damit verbundenen lokalen Strassenaufweitung.

In diesen Bereichen werden die bestehenden Strassenabläufe entsprechend der neuen Strassengeometrie angepasst. Dabei sind insbesondere lokale Verschiebungen der Einlaufroste bzw. Strassenabläufe erforderlich.
Im Rahmen der Sanierungsarbeiten ist zudem vorgesehen, die bestehenden Einlaufroste der Entwässerungsschächte sowie die Schachtabdeckungen zu überprüfen und, wo aufgrund des Zustands oder der Projektanpassungen erforderlich, zu erneuern.

8.2 Beleuchtung

Die bestehende öffentliche Beleuchtung wird im Rahmen des Projekts grundsätzlich übernommen. Im übrigen Projektbereich sind derzeit keine wesentlichen Anpassungen oder Erweiterungen der Beleuchtungsanlage vorgesehen.

Im Bereich der Fussgängerübergänge ist im Rahmen der weiteren Projektierung zu prüfen, ob die bestehende Beleuchtung eine normgerechte Ausleuchtung der Querungsstellen gewährleistet. Falls erforderlich, sind zusätzliche bzw. neue Kandelaber im Bereich der Fussgängerübergänge vorzusehen.

8.3 Übrige Werkleitungen

Seitens der Gemeinde sind im Projektperimeter derzeit keine weiteren Erneuerungen oder Anpassungen von Werkleitungen vorgesehen.
Im Baubereich ist die geplante Fernwärmeleitung gemäss separatem Projekt der IBB mit der Strassensanierung zu koordinieren. Die genaue Lage und der zeitliche Ablauf der Werkleitungsarbeiten sind im Rahmen der weiteren Projektierung mit dem Strassenbau abzustimmen.
Im Zuge der weiteren Projektbearbeitung sind die im Projektperimeter vorhandenen weiteren Werkleitungen und die jeweiligen Werkbetreiber hinsichtlich eines allfälligen Erneuerungs- oder Anpassungsbedarfs anzufragen.

9. Abfälle und Altlasten

Gemäss aktuellem Kataster der belasteten Standorte (AGIS, Stand September 2026) befindet sich im Projektperimeter kein belasteter Standort.
Die Belagsuntersuchungen vom 04.12.2019 ergaben PAK-Gehalte von ca. 252–270 mg/kg im Asphalt. Die Entsorgung des anfallenden Ausbauasphalts hat gemäss den geltenden gesetzlichen und kantonalen Vorgaben zu erfolgen; bei den vorliegenden PAK-Gehalten ist insbesondere eine thermische Verwertung bzw. Behandlung zu berücksichtigen.
Da die Entsorgung des belasteten Ausbauasphalts einen wesentlichen Kostenfaktor darstellt (ca. CHF 80'000 bis 100'000 für die Entsorgung des erhöht belasteten PAK-Belags), wird im Rahmen der weiteren Projektierung geprüft, in welchen Bereichen eine Reduktion der Ausbaumengen möglich ist. Dazu sind zusätzliche Untersuchungen der Beläge, insbesondere der Gehwege und Seitenstrassen sowie der einzelnen Belagsschichten (evtl. unterschiedliche Belastung je nach Belagsart), vorzusehen.

10. Landerwerb

Mit dem vorliegenden Bauvorhaben ist grundsätzlich kein Landerwerb vorgesehen.
Im Bereich der Parzelle Nr. 1988 ist im Zusammenhang mit der vorgesehenen Strassenanpassung allenfalls ein geringfügiger Landerwerb bzw. Landabtausch von ca. 3 m² erforderlich. Die definitive Beanspruchung der Parzelle wird im Rahmen der weiteren Projektierung festgelegt.

11. Verkehrsführung während der Bauzeit (Bauphasen)

Es ist geplant, die Bauarbeiten an der Gemeindestrasse grundsätzlich unter Aufrechterhaltung des Verkehrs auszuführen.

Die einzelnen Bauetappen sollen mittels halbseitiger Verkehrsführung und einer Lichtsignalanlage realisiert werden. Der Verkehr wird dabei jeweils einspurig durch den entsprechenden Baubereich geführt.

12. Kosten

Die Baukosten werden wie folgt geschätzt (Kostenvoranschlag +/- 10 %):

Position	Betrag (CHF)
A. Baukosten	790’000.-
B. Verschiedenes	215'000.-
C. Technische Arbeiten	95'000.-
Total Objekt (= A + B + C)	**1’100'000.-**

Die Beträge sind inklusiv 8.1% Mehrwertsteuer mit Kostenstand September 2026.

Lengnau, 04.09.2026 M. Conigliaro

Ort, Datum Projektverfasser

Anhang:

- Kostenvoranschlag

Kostenvoranschlag

Ersteller / Datum: Baerlocher Partner AG / 04.09.2026

Gemeinde:	**Hausen**	**Total KV (Fr. inkl. MWSt)**	**1'100'000**
Projekt:	**Sanierung Haupstrasse // Bereich Zentrum / Turnhalle**		
		KV-Genauigkeit	+/- 10%
		Preisbasis (Monat/Jahr):	Sep 26

Pos.-Nr.		Kostengruppen	Projekt (Fr.)			
		Total Objekt (=A + B + C)	**1'100'000**			**1'100'000**
100	**A**	**Baukosten**	**730'000**			**730'000**
		Baumeisterarbeiten				
		Regie	15'000			**15'000**
		Prüfungen	2'000			**2'000**
		Baustelleneinrichtung	45'000			**45'000**
		Abbruch und Demontage	15'000			**15'000**
		Werkleitungen	5'000			**5'000**
		Erdarbeiten	20'000			**20'000**
		Fundationen	40'000			**40'000**
		Pflästerung und Abschlüsse	80'000			**80'000**
		Belagsarbeiten	485'000			**485'000**
		Entwässerung	18'000			**18'000**
		Betonarbeiten	5'000			**5'000**
200	**B**	**Verschiedenes und Unvorhergesehenes**	**200'000**			**200'000**
		Unvorhergesehenes, Verschiedenes und Rundung	77'000			**77'000**
		Geometer / Rekonstruieren Parzelleneinfassungen	17'000			**17'000**
		Personenunterstand	25'000			**25'000**
		Umgebungsarbeiten / Bepflanzung	50'000			**50'000**
		Anpassung Beleuchtung	12'500			**12'500**
		Markierungsarbeiten	8'500			**8'500**
		Diverse Gebühren	1'000			**1'000**
		Landerwerb / Notar	5'000			**5'000**
		Katasternachführung	1'000			**1'000**
		Nebenkosten	3'000			**3'000**
300	**C**	**Technische Arbeiten**	**90'000**			**90'000**
		Projekt / Submission	36'000			**36'000**
		Bauleitung	54'000			**54'000**
		Total Brutto	**1'020'000**			**1'020'000**
		8.1 % Mehrwertsteuer	82'620			**82'620**
		Rundung	-2'620			**-2'620**
		Total Netto (inkl. MwSt.)	**1'100'000**			**1'100'000**