

## **Antwort der der Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation**

Zu 1.:

Es gelten alle für den Bereich des konstruktiven Ingenieurbauens einschlägigen technischen Vertragsbedingungen, Vorschriften, Richtlinien, Merkblätter und dergleichen. Insbesondere sind folgende Technische Vorschriften und Zusätzliche Vertragsbedingungen zu beachten:

- Zusätzliche Technische Vertragsbedingungen und Richtlinien für Ingenieurbauten (ZTV-ING)
- DIN-Fachberichte 100 (Beton), 101 (Einwirkung auf Brücken), 102 (Betonbrücken), 103 (Stahlbrücken) und 104 (Verbundbrücken).
- Technische Richtlinien, Allgemeine Rundschreiben, Rundschreiben, Erlasse und Verfügungen des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (soweit sie für das Gebiet der Freien und Hansestadt Hamburg (FHH) eingeführt sind).
- Technische Baubestimmungen, Richtlinien und Richtzeichnungen der FHH.

Zu 2.:

Bisherige Planungsüberlegungen zum Bau einer Brücke erfolgten durch das Bezirksamt Hamburg-Nord. Endgültige Randbedingungen zur konstruktiven Ausbildung sind bei der Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation nicht bekannt. Die Mindest-Durchfahrtshöhe und –breite ist u.a. unter schiffahrtsverkehrsrechtlichen Aspekten im Einvernehmen mit der Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt festzulegen.

Zu 3.:

Über den Mühlenkampkanal führen die Brücken „Poelchaukampbrücke“ mit einer Bauwerksunterkante von Normalnull (NN) +5,20 m und „Körnerstraßenbrücke“ mit einer Unterkante vom NN +5,30 m. Der Normalwasserstand beträgt – soweit bekannt - NN + 3,0 m.

Zu 4. und 5.:

Siehe Antwort zu 2.

Anlage/n:

ohne Anlagen