



Gemeinde Meckenbeuren  
**B-Plan Stiftung Liebenau – alternatives Parken**

## Stellungnahme - **Prüfbericht**

Ulm, 18.09.2023

## Inhaltsverzeichnis

Aufgabenstellung .....	1
1. Bestandsaufnahme .....	2
1.1 Verkehrliche Ist-Situation .....	2
1.2 Nutzungsstruktur .....	3
1.3 Ortsbesichtigung - Bauliche Bestandssituation .....	4
2. Fußgängerverkehr .....	4
3. Alternative Parkierungsmöglichkeiten .....	5
4. Zusammenfassung .....	7

## Aufgabenstellung

Die Stiftung Liebenau beabsichtigt zukünftig den bestehenden Parkplatz P5 (Parkplatzstandorte P8 und P9) innerhalb des Stiftungsareals am Gallusweg über eine Nordzufahrt von der Berger Halde aus zu erschließen (vgl. [Plan 1](#)). Dies soll maßgeblich zu einer Entflechtung der Verkehrsströme innerhalb des Betriebsgeländes beitragen und dadurch sowohl die Wohn- und Aufenthaltsqualität als auch die Verkehrssicherheit erhöhen.

In diesem Zusammenhang wurde vom Büro der Gutachter die noch zu planende nördliche Erschließungsstraße auf Grundlage aktueller Verkehrszahlen unter zur Hilfenahme eines Verkehrsmodelles bewertet. Durch die Verwendung des Verkehrsmodells wurden die verkehrlichen Verlagerungen der geplanten Maßnahmen dargestellt und die Auswirkungen auf das Straßennetz und die angrenzenden Räume gewertet. Detaillierte Informationen hierzu können den Abschlussberichten der Verkehrs- und Verkehrslärmuntersuchungen

- Gemeinde Meckenbeuren: Verkehrsuntersuchung Nordzufahrt Stiftungsareal Liebenau (Projektnummer: 41.513); Modus Consult Ulm, 16.05.2022
- Gemeinde Meckenbeuren: Verkehrslärmuntersuchung Nordzufahrt Stiftungsareal Liebenau (Projektnummer: 41.513); Modus Consult Ulm, 18.05.2022

entnommen werden.

Im Folgenden soll erörtert werden, ob aus verkehrstechnischer Sicht die Notwendigkeit einer Nordzufahrt gegeben ist oder ob alternative Parkierungsstandorte die Standorte P8 und P9 ersetzen und somit ebenfalls zur Entflechtung der Verkehrsteilnehmer beitragen könnten.

Ergänzend zur bereits erfolgten Verkehrszählung wurde zur Erfassung der straßenräumlichen Situation auf dem Stiftungsgelände eine Ortsbegehung mit Fotodokumentation durchgeführt.

## 1. Bestandsaufnahme

### 1.1 Verkehrliche Ist-Situation

Zum Aufbau des Verkehrsmodells und zur Bewertung der Nordzufahrt wurden am 28. September 2021 verschiedene Knotenpunkte im Bereich Liebenau gezählt (vgl. [Anlage 1](#)). Hierbei wurde auch die Zufahrt in das nördliche Stiftungsareal erfasst. Rund 1.230 Kfz/24h haben an diesem Tag den Gallusweg genutzt (vgl. [Anlage 2](#)). Das Schwerverkehrsaufkommen (Fahrzeuge >3,5t) betrug rund 80 SVfz/24h, was einem Anteil von 6,5 % am Gesamtverkehrsaufkommen entspricht. Das Radverkehrsaufkommen wurde mit rund 100 Rädern/24h erfasst. Entlang des Gallusweges ist eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 15 km/h angeordnet.

Der Detailauswertung der Knotenpunktzählung (vgl. [Anlage 3](#)) können das Verkehrsaufkommen zur morgendlichen und abendlichen Spitzenstunde entnommen werden.

Während der morgendlichen Spitzenstunde (7:15 bis 8:15 Uhr) sind 105 Kfz, davon 3 Lkw in den Gallusweg eingefahren und 55 Kfz, davon 3 Lkw ausgefahren. Damit ergibt sich eine maximale Spitzenstundenbelastung von rund 160 Kfz mit 6 Lkw bzw. 3,8 %.

Während der mittäglichen Spitzenstunde (12:00 bis 13:00 Uhr) sind 57 Kfz, davon 1 Lkw in den Gallusweg eingefahren und 59 Kfz, davon 1 Lkw ausgefahren. Damit ergibt sich eine Spitzenstundenbelastung von rund 120 Kfz mit 3 Lkw bzw. 2,5 %.

Während der abendlichen Spitzenstunde (15:45 bis 16:45 Uhr) sind 33 Kfz, davon 2 Lkw in den Gallusweg eingefahren und 85 Kfz, davon 1 Lkw ausgefahren. Damit ergibt sich eine Spitzenstundenbelastung von ebenfalls rund 120 Kfz mit 3 Lkw bzw. 2,5 %.

Anhand der Spitzenstunden können Rückschlüsse auf die Bedeutung und Erschließungsfunktion des Streckenabschnittes gezogen und überprüft werden, ob die vorhandene Ausbausituation der Streckencharakteristik entspricht. Ausgehend von der Erschließungsfunktion ergeben sich unterschiedliche Anforderungen an die Querschnittsgestaltung um alle Verkehrsteilnehmer\*innen sicher im vorhandenen Verkehrsraum führen zu können.

Mit rund 160 Kfz/h zur morgendlichen Spitzenstunde liegt der Querschnitt des Gallusweges nach der Richtlinie für die Anlage von Stadtstraßen, Ausgabe 2006 (RASt 06) im Grenzbereich zwischen den Charakterisierungen „Wohnweg“ und „Wohnstraße“.

Charakterisierung	von Kfz/h	bis Kfz/h	Spitzenstunde	von Kfz/24h	bis Kfz/24h
Wohnweg	0	150	12%	0	1.300
Wohnstraße	0	400	12%	0	3.300
Sammelstraße	400	800	12%	3.300	6.700
Quartierstraße	400	1.000	10%	4.000	10.000
Dörfliche Hauptstraße	200	1.000	10%	2.000	10.000
Örtliche Einfahrtsstraße	400	1.800	10%	4.000	18.000
Örtliche Geschäftsstraße	400	2.600	10%	4.000	26.000
Hauptgeschäftsstraße	800	2.600	10%	8.000	26.000
Gewerbestraße	400	1.800	12%	3.300	15.000
Industriestraße	800	2.600	12%	6.700	21.700
Verbindungsstraße	800	2.600	9%	8.900	28.900
Anbaufreie Straße	800	2.600	9%	8.900	28.900

Entlang des Gallusweges befinden sich Gebäude die zum Wohnen genutzt werden, aber auch Werkshallen und Klinikgebäude. Unter Berücksichtigung der Tatsache, dass der Gallusweg maßgeblich zur Erschließung und Andienung der vorhandenen Bebauung, welche sich zwar aus unterschiedlichen Nutzungen (vgl. [Pläne 2 und 3](#)), aber immer auch für besonders schutzbedürftige Personen zusammensetzt, sollte für das Stiftungsgelände die Charakterisierung einer Wohnstraße nicht überschritten werden.

Auf Grund der Stichstraßensituation des Gallusweges können alle Verkehrsteilnehmer dem Quell- und Zielverkehrsaufkommen des Stiftungsareals zugeordnet werden. Diese setzen sich maßgebend aus den Beschäftigten der unterschiedlichen Nutzungsangebote sowie „Kunden“ der vorhandenen Klinikgebäude zusammen. Es besteht kein Durchgangsverkehr.

## 1.2 Nutzungsstruktur

Die Stiftung Liebenau zeichnet sich aus, Menschen mit Einschränkungen und deren Familien zu unterstützen. Die Stiftung bietet Menschen mit Behinderung auf ihrem Werksgelände die Möglichkeit zu wohnen, zu arbeiten und therapeutisch begleitet zu werden. Aus diesem Grund ist auf dem Werksgelände mit einem erhöhten Aufkommen an fußläufigen Personen mit Einschränkungen zu rechnen, die besonderen Schutz bedürfen.

Dem [Plan 2](#) sind vereinfacht die vorhandenen Nutzungsstrukturen auf dem Gelände nördlich der K 7719 zu entnehmen. Hierbei sind vor allem im südlichen Abschnitt des Gallusweges Werkshallen zu finden, in denen Menschen mit Einschränkungen unter Anleitung einem geregelten Arbeitsalltag nachgehen („Teilhabe“). Im weiteren Verlauf erschließt der Gallusweg die Parkplatzstandorte P8 und P9 sowie Wohngebäude der teilhabenden Beschäftigten. Zusätzlich sind hier unterschiedliche klinische Einrichtungen vorzufinden. Die dort behandelten Personen sind nicht ausschließlich dem Stiftungsgelände zuzuordnen. Aus diesem Grund werden die Parkplatzstandorte P8 und P9 auch von Personen genutzt, die klinisch betreut werden, aber nicht zur Stiftung gehören.

Zudem befindet sich auf dem Stiftungsgelände eine Kantine, die von den Beschäftigten und Bewohnern zur Mittagszeit genutzt werden kann.

Ein detaillierter Plan zu den vorhandenen Nutzungsstrukturen kann dem [Plan 3](#) entnommen werden.

### 1.3 Ortsbesichtigung - Bauliche Bestandssituation

Am 28.08.2023 wurde von den Gutachtern eine Ortsbesichtigung durchgeführt. Hierbei wurde maßgeblich der Gallusweg abgelaufen und mittels Fotoaufnahmen dokumentiert. Ein besonderes Augenmerk wurde hierbei auf die Aufteilung des vorhandenen Straßenraumes auf die unterschiedlichen Verkehrsteilnehmer gelegt und ob eine durchgängige sowie gesicherte Führung des Fußgängers zwischen den einzelnen Nutzungsstrukturen vorhanden ist.

Eine Übersicht der diesem Bericht beigelegten Fotos mit Aufnahmerichtung ist dem [Plan 4](#) zu entnehmen. Ausgewählte Fotos der Ortsbesichtigung mit der jeweiligen Nummerierung können der [Fotodokumentation](#) entnommen werden.

Ausgehend von der K 7719 befindet sich nahezu entlang des kompletten Gallusweges ein straßenbegleitender Gehweg mit einer ausreichenden Seitenraumbreite (vgl. [Foto 17, 18, 19, 23, 26 und 27](#)). Lediglich im Bereich der Wäscherei (Gebäude 5) wird dieser unterbrochen (vgl. [Foto 30](#)). Hier kann jedoch der vorhandene Fußgängerüberweg (vgl. [Foto 29](#)) genutzt werden, um weiter in Richtung Parkplatzstandorte P8 und P9 zu gelangen. Vor dem Gebäude 2 der Teilhabe Werkstatt (vgl. [Foto 10](#)) gibt es keine gesonderte Führung des Fußgängers, dies wird jedoch als unkritisch betrachtet, da in diesem Bereich von keinem oder einem zu vernachlässigenden motorisierten Verkehr auszugehen ist.

Die fußläufige Erschließung des Parkplatzes P3 erfolgt mittels einer Fußgängerunterführung unter der K 7719. Diese ist sehr beengt und entspricht nicht den heutigen Ausbaustandards. Zudem gilt es zu erwähnen, dass diese nicht barrierefrei gestaltet ist und von Personen mit Beeinträchtigungen nicht genutzt werden kann. Jedoch bietet diese eine höhenfreie und damit verkehrssichere Kreuzungsmöglichkeit der K 7719 (vgl. [Foto 2 und 5](#)).

## 2. Fußgängerverkehr

Wie zu Beginn dieser Stellungnahme erwähnt, bewegen sich im Bereich des Stiftungsgeländes nördlich der K 7719 Personen mit geistigen oder körperlichen Einschränkungen fußläufig im Straßenraum. Die Stiftung gibt an, dass aktuell rund 1.300 Beschäftigte auf dem Gelände arbeiten. Von diesen weisen rund 220 Person geistige oder körperliche Einschränkungen auf.

In [Plan 5](#) sind schematisch die Wegebeziehungen zum morgendlichen Arbeitsbeginn und nachmittäglichen/abendlichen Arbeitsende dargestellt. Dem [Plan 6](#) sind die Wegebeziehungen zur Mittagszeit zu entnehmen. Hier sind die Fußgängerströme maßgeblich zur Kantine ausgerichtet.

Vor allem zur Mittagszeit wird der Gallusweg konzentriert von den Beschäftigten der Teilhabe-Werkstätten in Richtung Kantine gekreuzt. Im Bereich der Teilhabe-Werkstatt Gebäude 1 gibt es einen Fußgängerüberweg, jedoch fehlt eine gesicherte Kreuzungsmöglichkeit im Bereich des Gebäudes 2 oder ist nur über einen Umweg zu erreichen.

Abseits des Gallusweges und innerhalb des nördlich der K 7719 gelegenen Stiftungsareals sind gute ausgebaute Fußgängerwege vorhanden, die direkte fußläufige Erschließungen der einzelnen Nutzungsstrukturen ermöglichen.

### 3. Alternative Parkierungsmöglichkeiten

Für die Stiftung sollen neben der Fragestellung der verkehrlichen Notwendigkeit einer Nordzufahrt auch alternative Parkierungsangebote im näheren Umfeld betrachtet und gewertet werden. Detaillierte Informationen hierzu können dem Bericht „Prüfung alternativer Parkplatzstandorte Bebauungsplan Liebenau“ des Büro Pesch Partner Architektur Stadtplanung GmbH (Stand 09.08.2023) entnommen werden.

In diesem Kapitel wird eine kurze zusammenfassende verkehrliche Wertung der alternativen Parkierungsstandorte gegeben. Hierbei wird die Nummerierung der Untersuchung von Pesch&Partner übernommen (siehe nachfolgende Abbildung). Bauliche oder gesetzliche Randbedingungen und Grenzen werden in dieser Wertung nicht berücksichtigt.



**Abbildung 1:** Standortalternativen (Quelle: Pesch & Partner Architektur und Stadtplanung GmbH: Prüfung alternativer Parkplatzstandorte Bebauungsplan Liebenau, S. 5 (Stand 09.08.2023))

Unter der Prämisse eine Entflechtung der Verkehrsströme zu erreichen um die Verkehrssicherheit vor allem der Personen mit Einschränkungen entlang des Gallusweges zu

erhöhen, erscheinen zunächst generell alle Parkierungsmöglichkeiten **außerhalb** des nördlich der K 7719 gelegenen Stiftungsgeländes geeignet.

Die **Standorte 1 und 2** sind aus verkehrlicher Sicht am besten geeignet, um eine Entflechtung der Fußgängerströme und des motorisierten Individualverkehrs entlang des Gallusweges zu erreichen. Durch die vorhandene Unterführung unter der B 467 können kritische Kreuzungsvorgänge unterbunden werden. Um die Sicherheit der Fußgänger entlang dieser bestehenden Unterführung zu gewährleisten, muss sichergestellt werden, dass diese von Kraftfahrzeugen nicht genutzt werden kann oder es sollte eine separate Führung des Fußgängers entlang der Unterführung erfolgen. Jedoch wird die fußläufige Erschließung der Klinikgebäude **deutlich** verschlechtert. Eine Verschlechterung der fußläufigen Erreichbarkeit der Klinikgebäude für die nicht stationär behandelten Personen ist nicht zu empfehlen.

Ausgehend von den **Standorten 3, 4 und 12** muss zur fußläufigen Erschließung des Stiftungsgeländes die K 7719 gekreuzt werden. Somit erhöht sich die Zahl der Kreuzungsvorgänge einer übergeordneten Straße. Dies bedeutet ebenfalls eine Verschlechterung der Erreichbarkeit des Stiftungsareals gegenüber dem Ist-Zustand.

Die **Standorte 5 und 6** können mittels der vorhandenen Unterführung ohne zusätzlichen Kreuzungsvorgang der K 7719 genutzt werden. Die Unterführung weist jedoch bauliche Einschränkungen in der Nutzungsbreite und -höhe auf. Des Weiteren ist diese auf Grund der Treppe nördlich der K 7719 nicht barrierefrei und kann daher nicht vollumfänglich genutzt werden.

Zusammenfassend werden die Standorte die nicht über den Gallusweg erschlossen werden aus verkehrlicher Sicht als bedingt geeignet eingestuft, da diese zwar das Gesamtverkehrsaufkommen entlang des Gallusweges reduzieren, jedoch die fußläufige Erschließung des Stiftungsareals verschlechtern. Am ehesten sind die Standorte 1, 2, 5 und 6 auf Grund der vorhandenen Unterführungen geeignet. Die Standorte 5 und 6 sind jedoch nur eine nicht barrierefreie Unterführung erschlossen.

Die **Standorte 8, 9, 10 und 11** tragen maßgeblich zur Erreichbarkeit der Klinikgebäude bei. Eine Entflechtung der Verkehrsströme kann bei diesen Standorten nur über eine Nordzufahrt erreicht werden. Ohne Nordzufahrt würde eine Entflechtung nicht stattfinden und die Konfliktsituationen zwischen dem Fußgängerverkehr und dem motorisierten Individualverkehr bei Ausbau weiter zunehmen.

**Standort 7** wird aus verkehrlicher Sicht unabhängig von der Nordzufahrt als ungeeignet betrachtet, da dieser zentral entlang des Galluswegs liegt und somit nicht zu einer Entflechtung der Verkehrsströme beitragen wird.

#### 4. Zusammenfassung

Auf Grund der vorgefundenen baulichen Ausbausituation entlang des Gallusweges in Zusammenspiel mit den erfassten Verkehrsdaten der Kfz- und Fahrräder-Erhebung sowie Fußgängerverkehrsströme innerhalb des Stiftungsgeländes kann eine zwingende verkehrliche Notwendigkeit einer nördlichen Erschließungsstraße zu den bestehenden oder noch weiter auszubauenden Parkplatzstandorten 8 und 9 nicht festgestellt werden.

Mit dem dokumentierten Verkehrsaufkommen von rund 1.200 Kfz/24h befindet sich die Verkehrsbelastung entlang des Gallusweges auf einem vergleichsweise mittleren Niveau zwischen Wohnweg und Wohnstraße. Zudem ist mit dem straßenbegleitenden Gehweg eine ausreichend sichere Führung der Fußgängerverkehre vorhanden.

Die aufgezeigten Kreuzungsvorgänge der Beschäftigten während des Arbeitsbeginns und Arbeitsendes sowie zur Mittagspause könnten durch weitere punktuelle Maßnahmen verbessert werden.

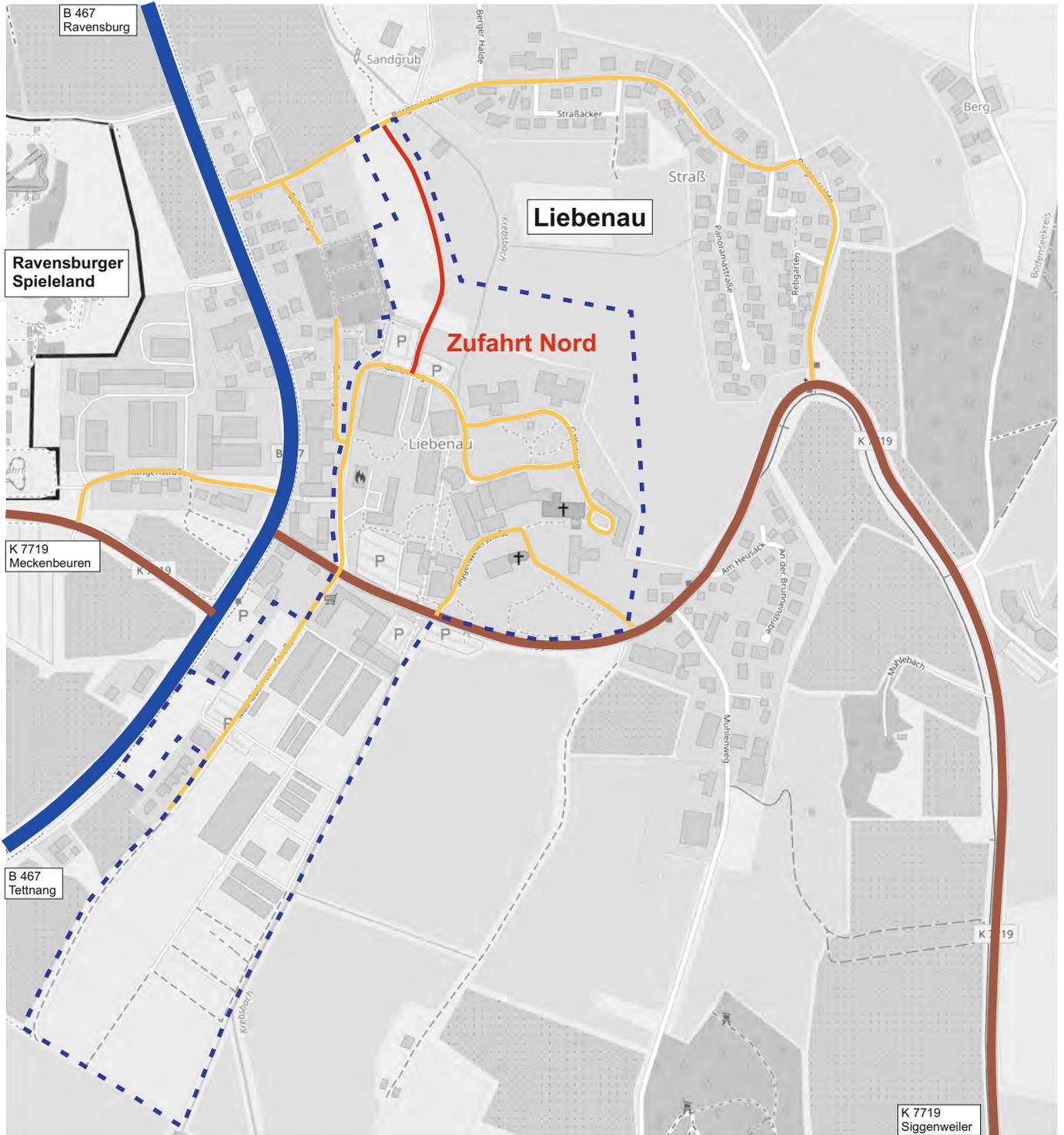
**Jedoch gilt es zu erwähnen, dass eine Reduktion des Verkehrsaufkommens entlang des Gallusweges deutlich zur Wohn- und Aufenthaltsqualität beiträgt. Zudem befinden sich innerhalb des Stiftungsgeländes eine hohe Anzahl an Personen mit geistigen oder körperlichen Einschränkungen, die durch eine Verkehrsberuhigung und der damit verbundenen gesteigerten Verkehrssicherheit profitieren.**

Die alternativen Standorte können zur Entflechtung der Verkehrsströme beitragen, verschlechtern jedoch die fußläufige Erreichbarkeit der Nutzungsstrukturen auf dem Stiftungsgelände. Dies ist vor allem unter dem Aspekt der körperlich eingeschränkten Personen nicht zu empfehlen.

Ulm, 18.09.2023

gez. P. Schömig / C. Kiener





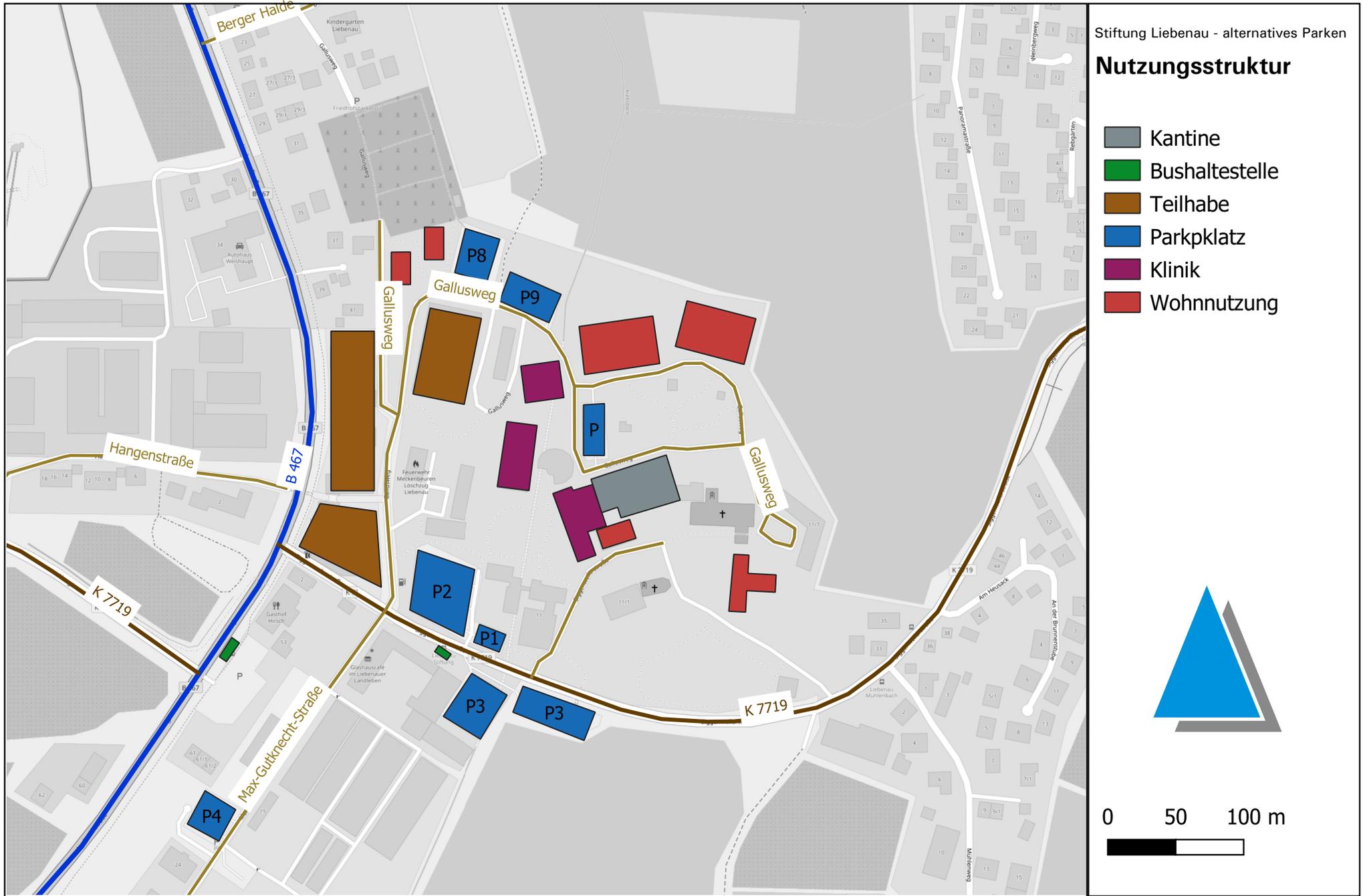
**klassifiziertes Straßennetz**

 Bundesstraße

 Kreisstraße

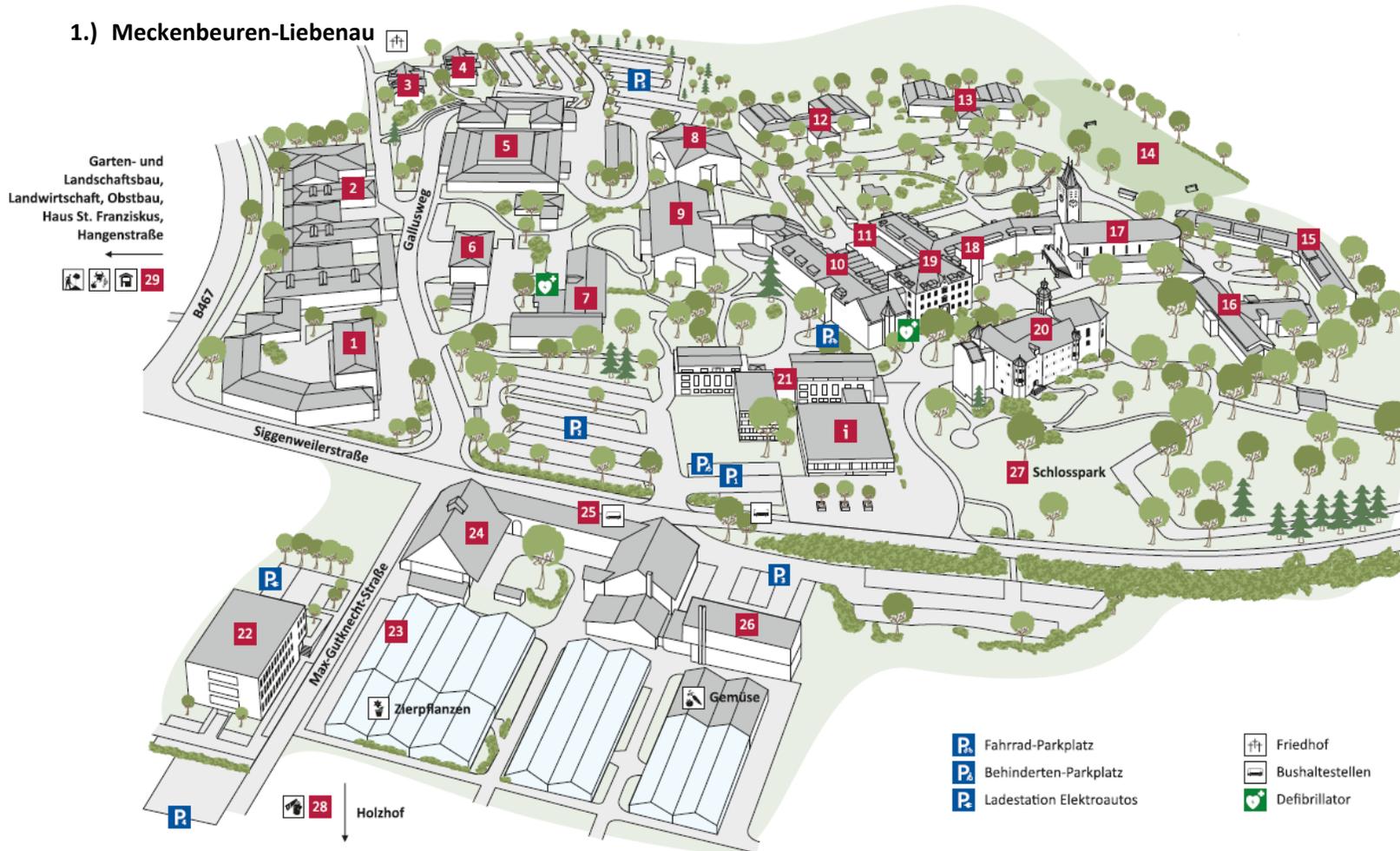
 Gemeindestraße

 Geltungsbereich Bbauungsplan



# Lageplan der Wohngruppen und Stationen der Liebenau Kliniken

## 1.) Meckenbeuren-Liebenau



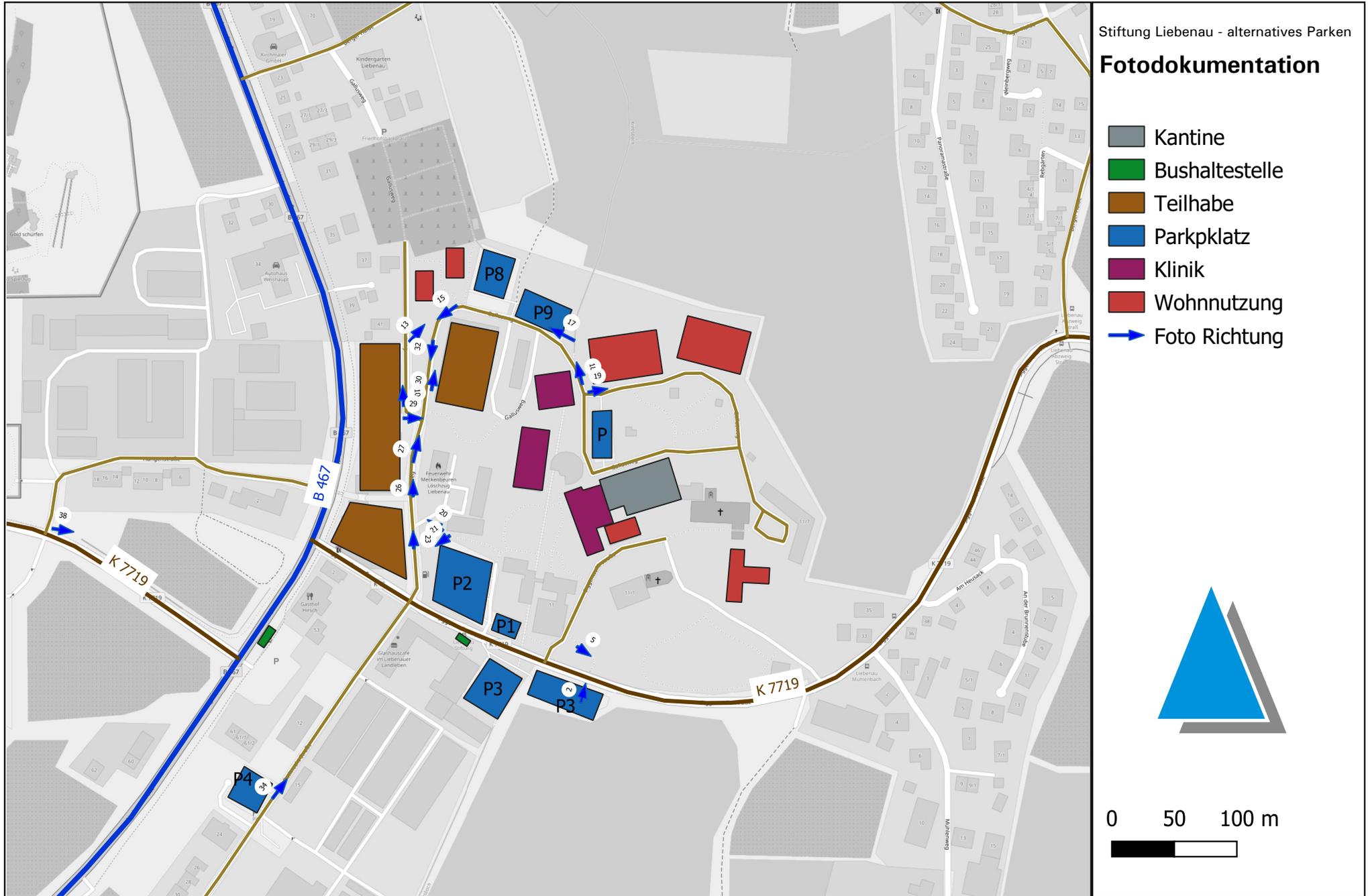
-  **1** KFZ-Werkstatt, Schlosserei, Außenstelle Josef-Wilhelm-Schule, Liebenau Teilhabe (Fachdienste)
-  **2** Teilhabe-Werkstatt
-  **3** Haus St. Ida
-  **4** Haus St. Otmar
-  **5** Liebenau Service, Lager, Wäscherei

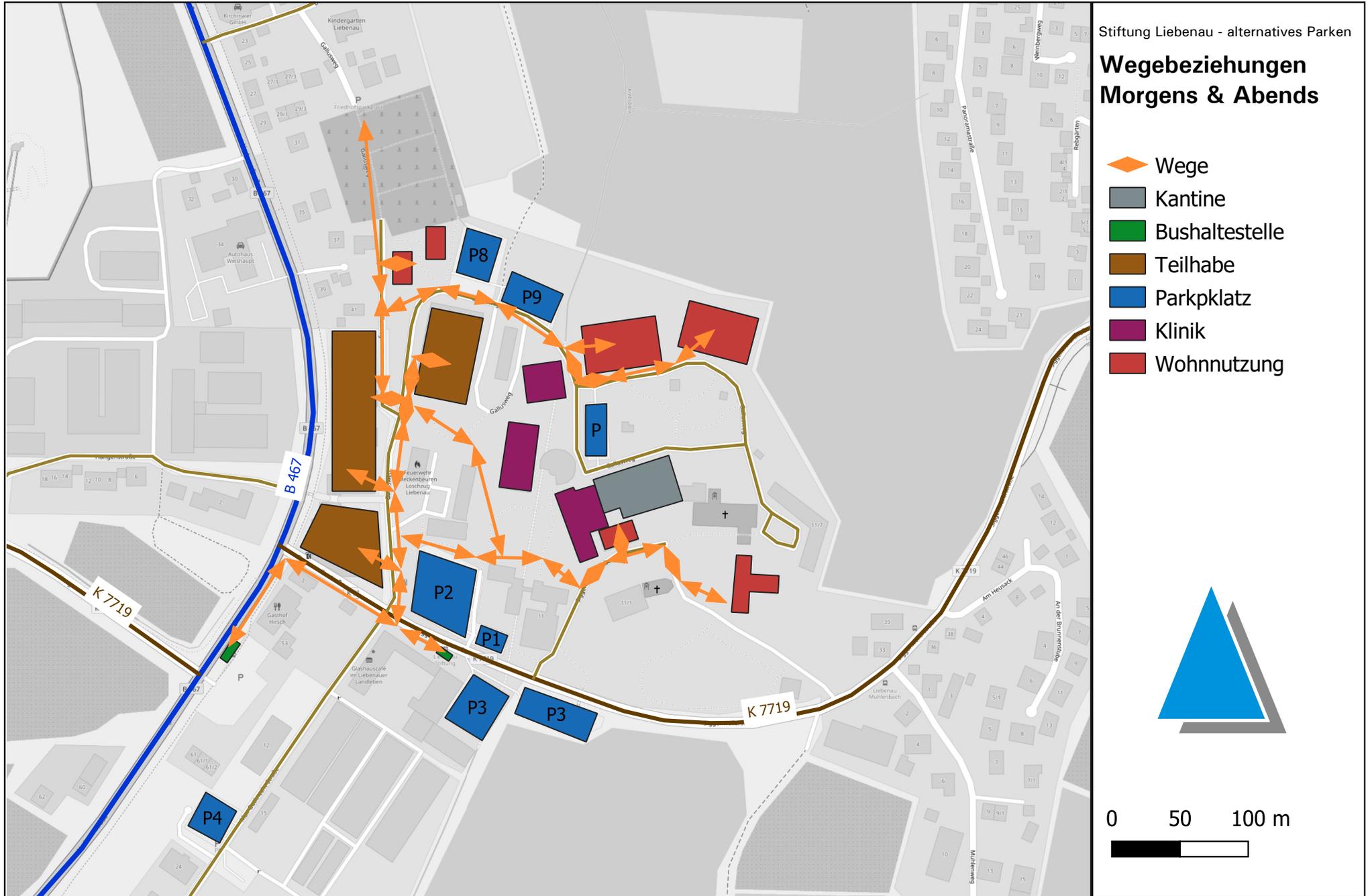
-  **6** Feuerwehr, Landmaschinen
-  **7** Liebenau Gebäude- und Anlagenservice
-  **8** Erwachsenenpsychiatrie, Tagesklinik, Eltern-Kind-Station
-  **9** Kinder- und Jugendpsychiatrie, Internistische Station, Pflege
-  **10** St. Lukas-Klinik, Ambulanzen und Therapie

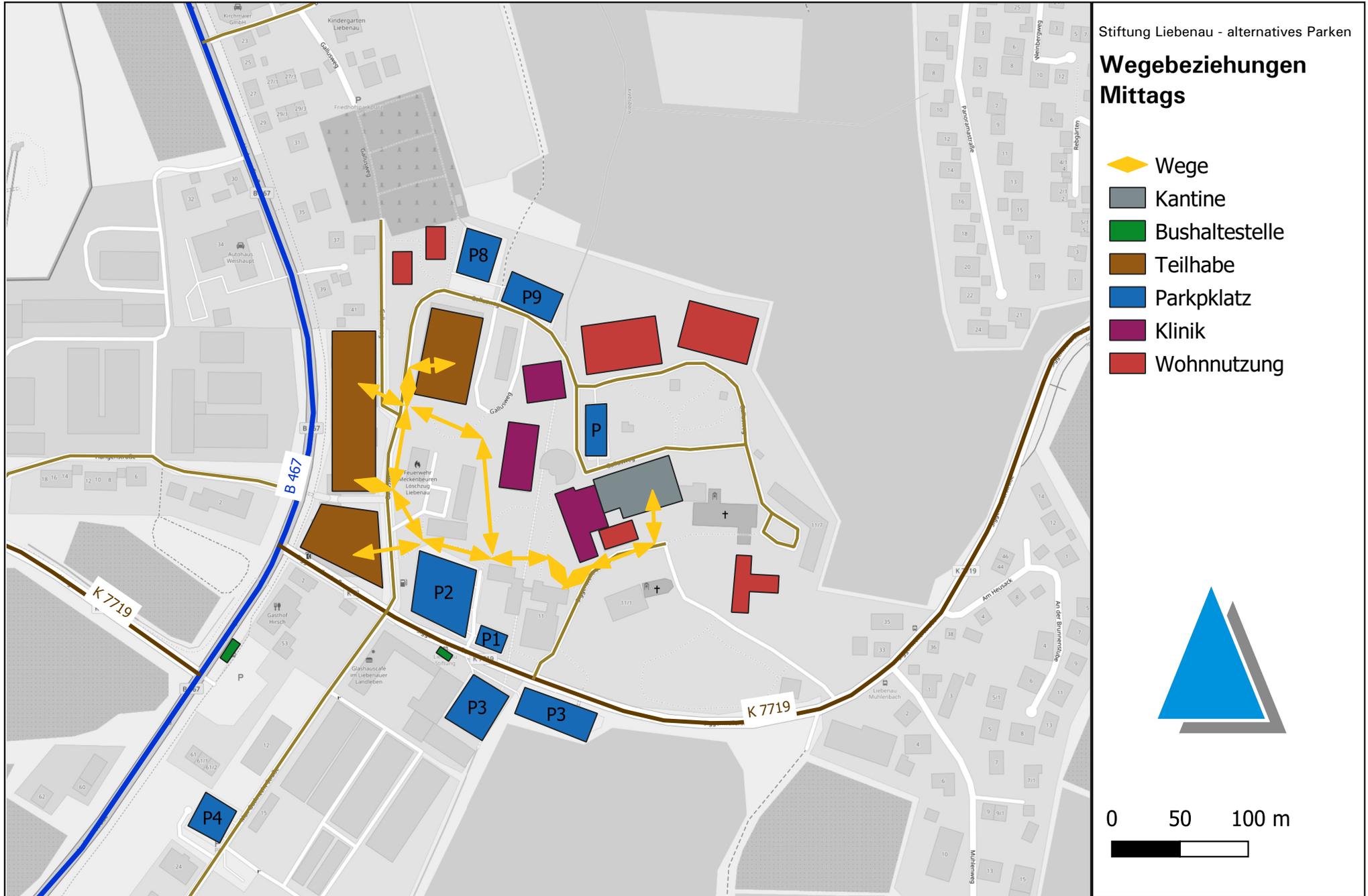
-  **11** Küche
-  **12** Haus St. Pirmin
-  **13** Haus St. Teresa
-  **14** Sportplatz
-  **15** Förder- und Betreuungsbereich
-  **16** Haus St. Josef
-  **17** Kirche St. Maria, Gallussaal

-  **18** Kantine, Cafeteria
-  **19** Sozialtherapeutische Wohngruppen, Zahnarzt
-  **20** Schloss, Akademie
-  **21** Verwaltung Stiftung Liebenau, Liebenau Lebenswert Alter, Liebenau Leben im Alter
-  **22** Liebenau Teilhabe, Liebenau Beratung und Unternehmensdienste

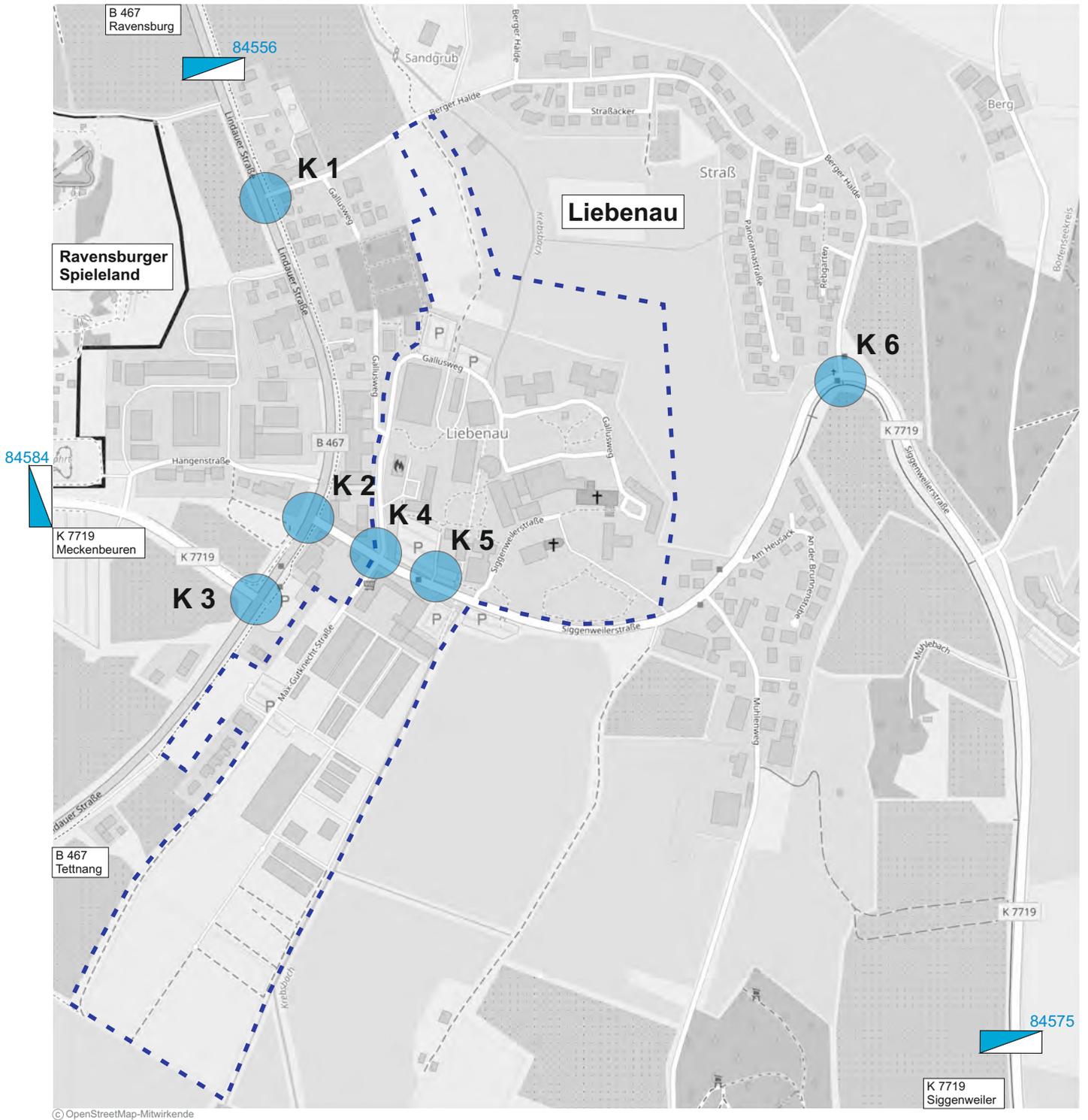
-  **23** Gärtnereien
-  **24** Liebenauer Landleben
-  **25** Liebenauer Landleben, Grüne Betriebe und Strategischer Einkauf
-  **26** Heizzentrale „Windel-Willi“
-  **i** Empfang











© OpenStreetMap-Mitwirkende

- ■ ■ Geltungsbereich Bebauungsplan
- Knotenpunktzählung von 00 - 24 Uhr
- ▴ VM - Zählstellen-Nr.

Verkehrsuntersuchung Liebenau

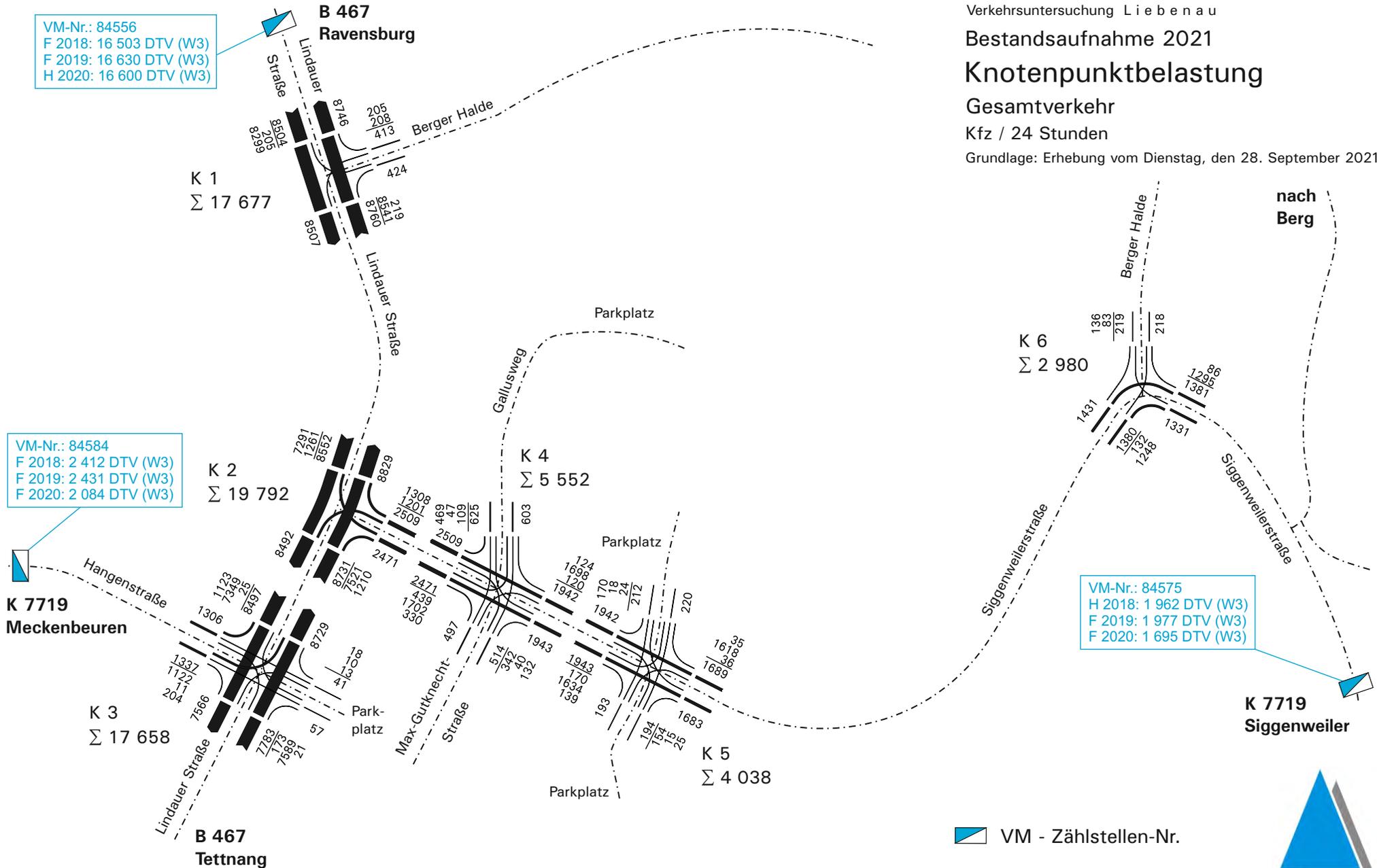
Bestandsaufnahme 2021

# Knotenpunktbelastung

Gesamtverkehr

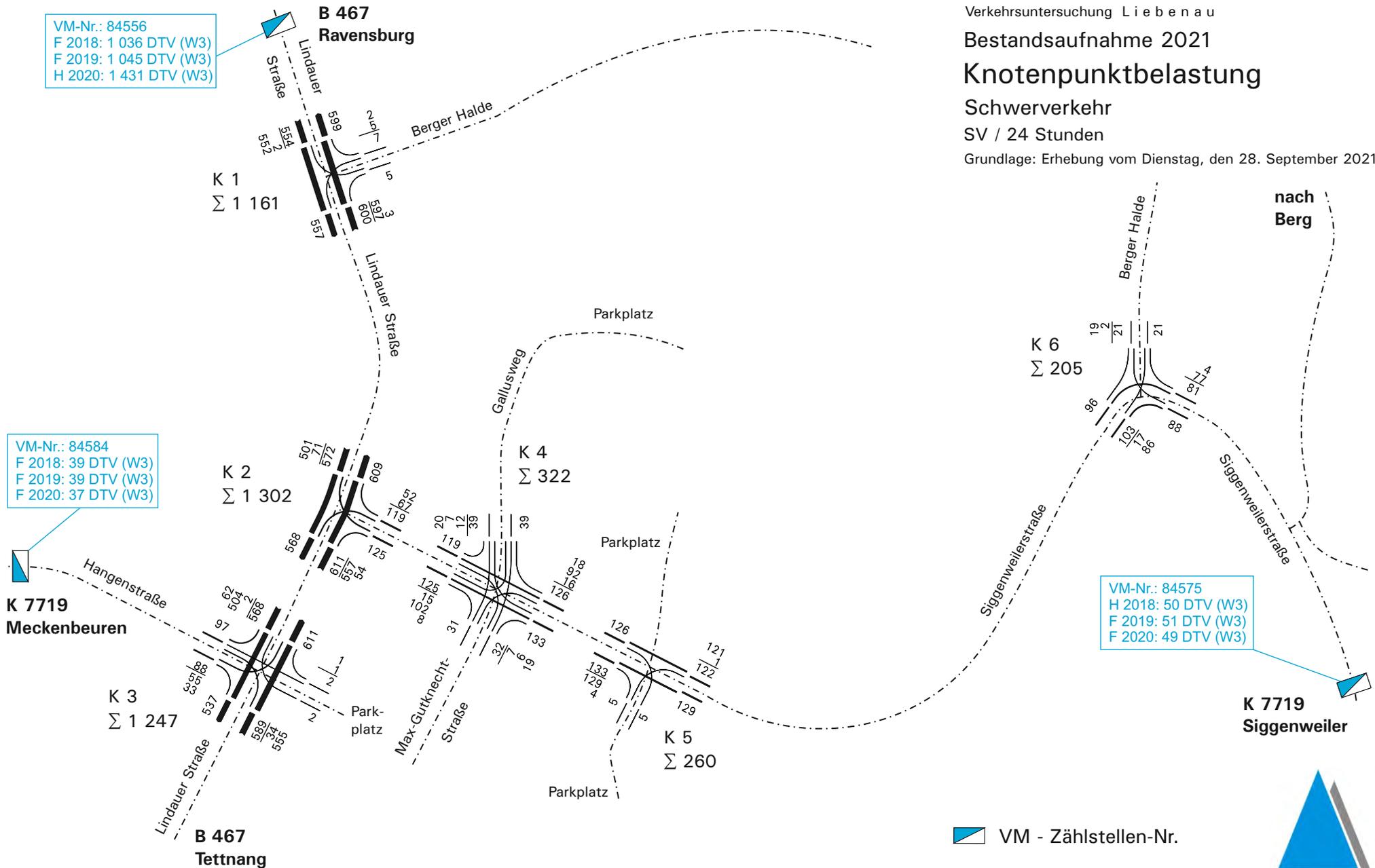
Kfz / 24 Stunden

Grundlage: Erhebung vom Dienstag, den 28. September 2021



VM - Zählstellen-Nr.





Verkehrsuntersuchung Liebenauburg

Bestandsaufnahme 2021

# Knotenpunktbelastung

Schwerverkehr

SV / 24 Stunden

Grundlage: Erhebung vom Dienstag, den 28. September 2021

Verkehrsuntersuchung L i e b e n a u

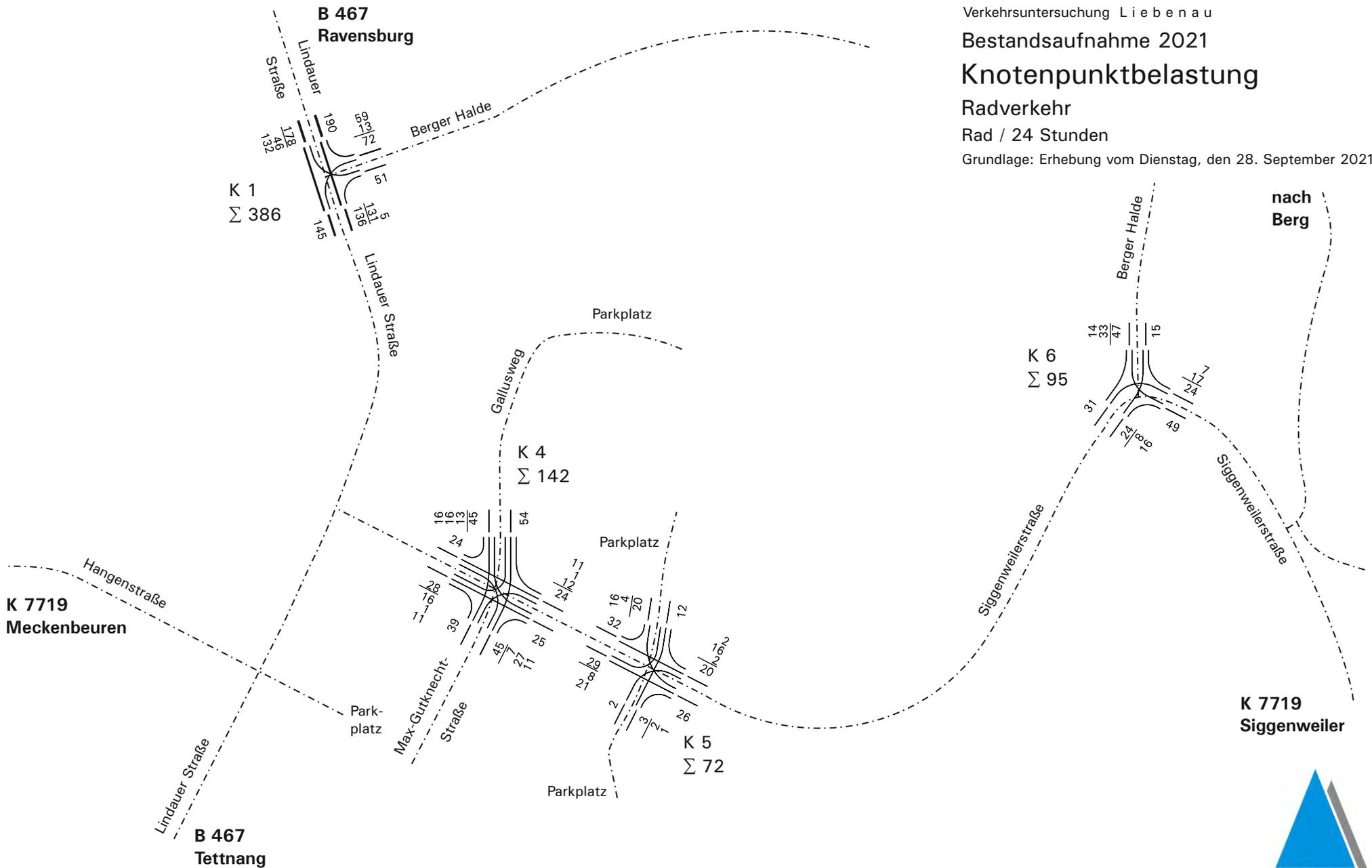
Bestandsaufnahme 2021

# Knotenpunktbelastung

Radverkehr

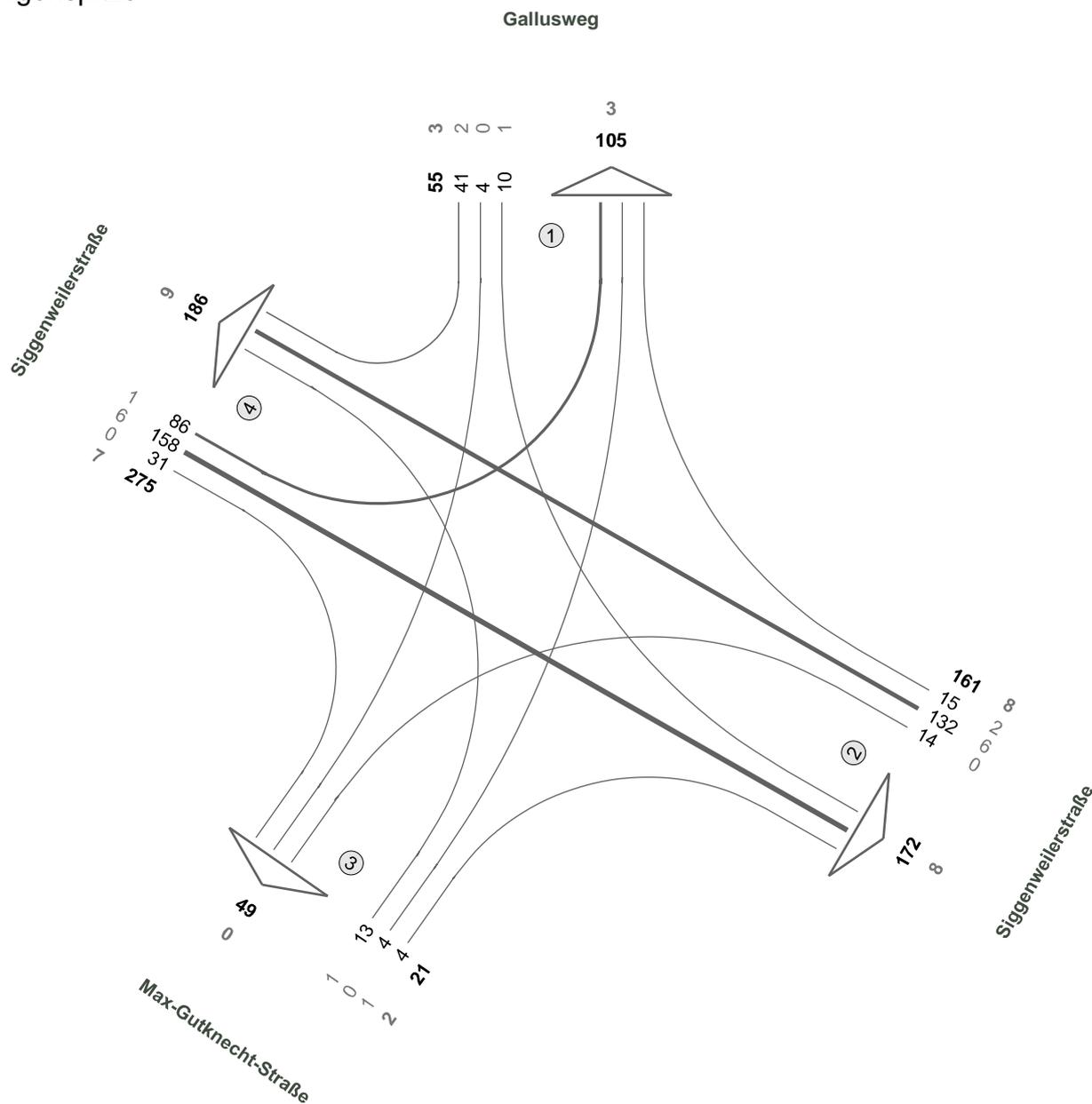
Rad / 24 Stunden

Grundlage: Erhebung vom Dienstag, den 28. September 2021



**Siggenweilerstraße / Gallusweg / Max-Gutknecht-Straße**

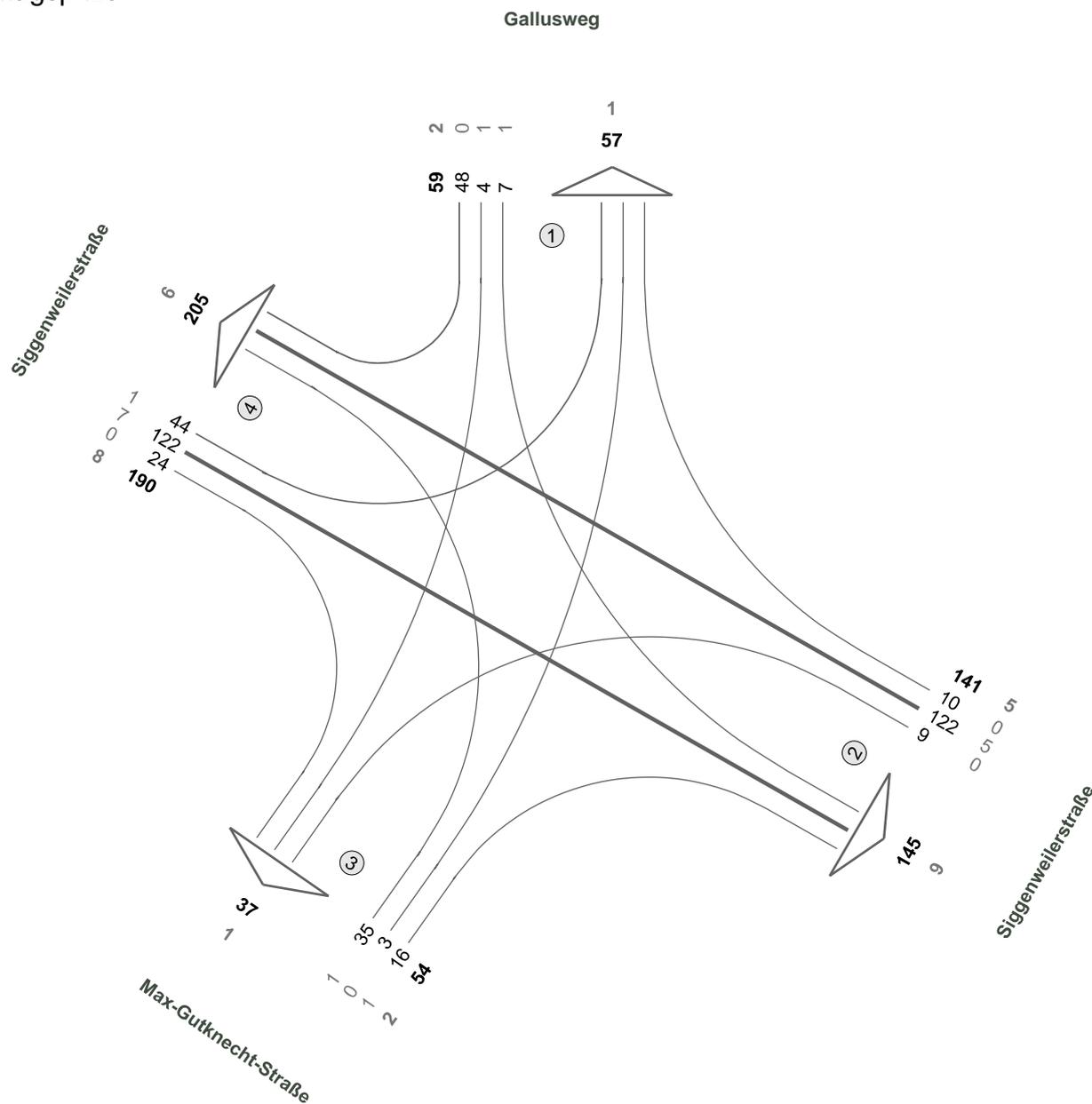
Zst.: 04  
 28.09.2021  
 07:15 - 08:15 Uhr  
 Morgenspitze



Fz-Klassen	Kfz	SV>3,5t
Arm 1	160	6
Arm 2	333	16
Arm 3	70	2
Arm 4	461	16
<b>Zst.: 04</b>	<b>512</b>	<b>20</b>

**Siggenweilerstraße / Gallusweg / Max-Gutknecht-Straße**

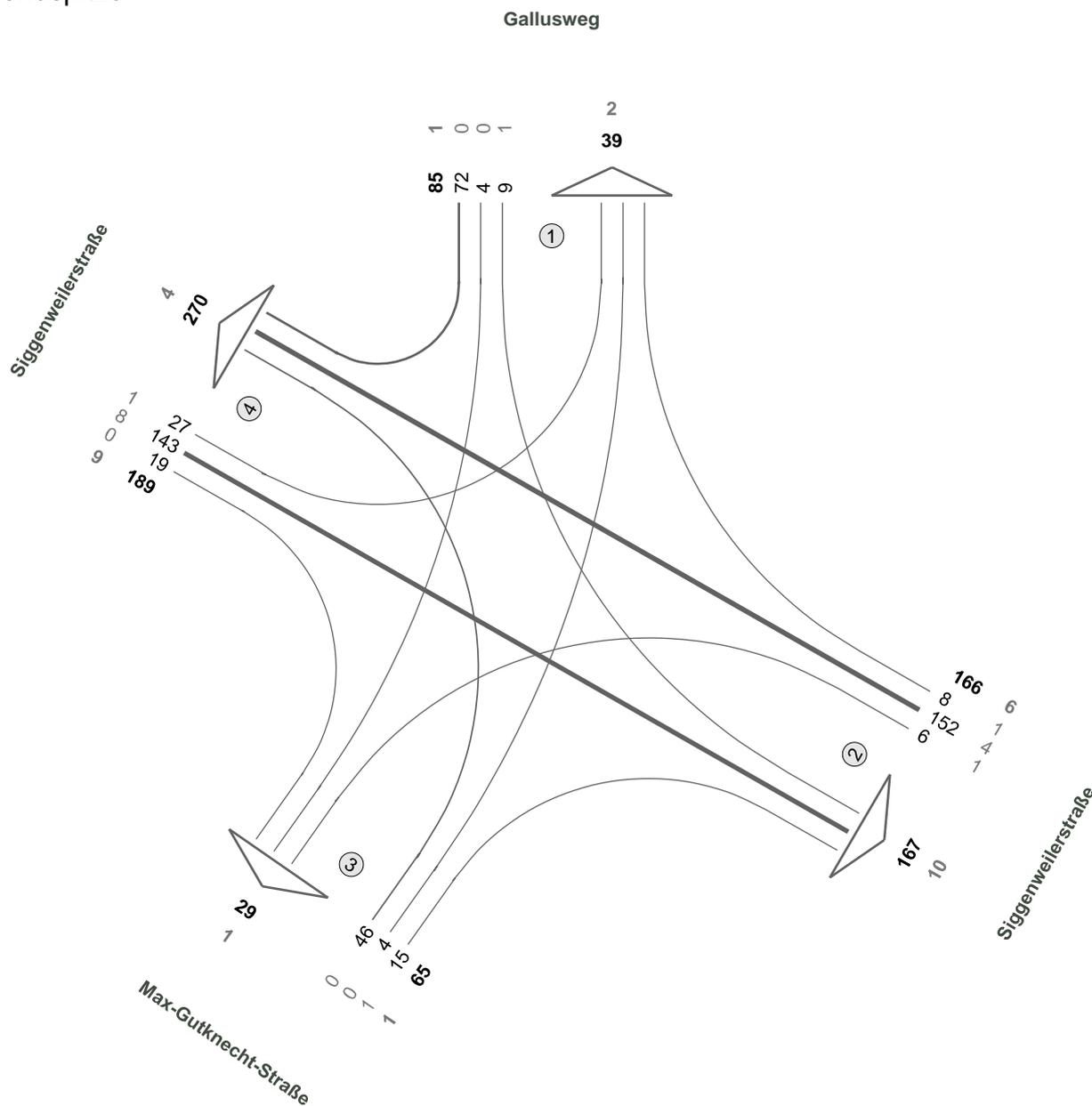
Zst.: 04  
 28.09.2021  
 12:00 - 13:00 Uhr  
 Mittagsspitze



Fz-Klassen	Kfz	SV>3,5t
Arm 1	116	3
Arm 2	286	14
Arm 3	91	3
Arm 4	395	14
<b>Zst.: 04</b>	<b>444</b>	<b>17</b>

**Siggenweilerstraße / Gallusweg / Max-Gutknecht-Straße**

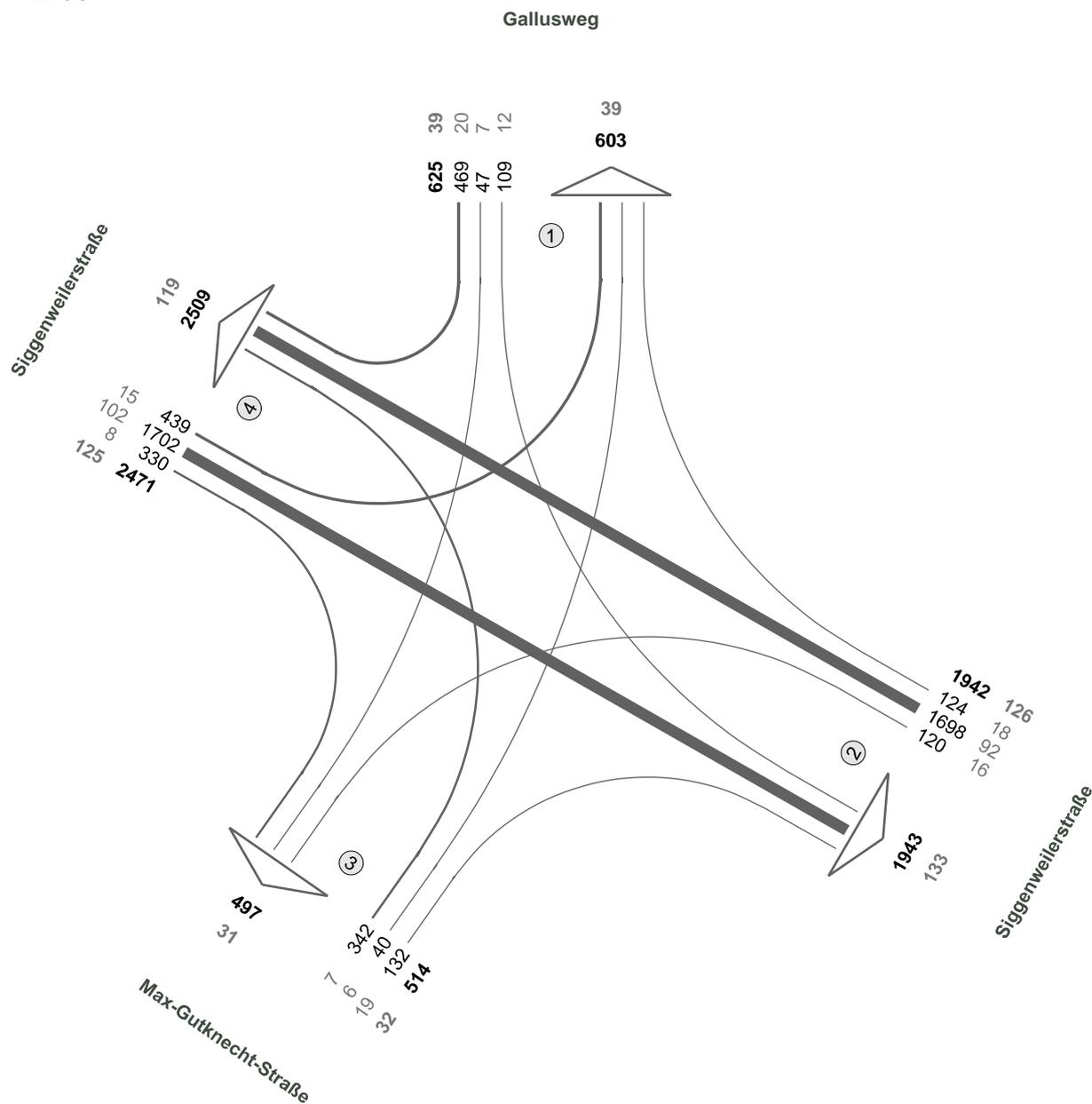
Zst.: 04  
 28.09.2021  
 15:45 - 16:45 Uhr  
 Abendspitze



Fz-Klassen	Kfz	SV>3,5t
Arm 1	124	3
Arm 2	333	16
Arm 3	94	2
Arm 4	459	13
<b>Zst.: 04</b>	<b>505</b>	<b>17</b>

**Siggenweilerstraße / Gallusweg / Max-Gutknecht-Straße**

Zst.: 04  
 28.09.2021  
 00:00 - 24:00 Uhr  
 24-h-Block



Fz-Klassen	Kfz	SV > 3,5t
Arm 1	1228	78
Arm 2	3885	259
Arm 3	1011	63
Arm 4	4980	244
<b>Zst.: 04</b>	<b>5552</b>	<b>322</b>

# Fotodokumentation



Prof. Dipl.-Ing. Kh. Schaechterle  
Dipl.-Ing. H. Siebrand  
Dipl.-Ing. (FH) R. Neumann

Gemeinde Meckenbeuren  
**B-Plan Stiftung Liebenau – alternatives Parken**

## Fotodokumentation



Foto 2



**Foto 5**



**Foto 10**



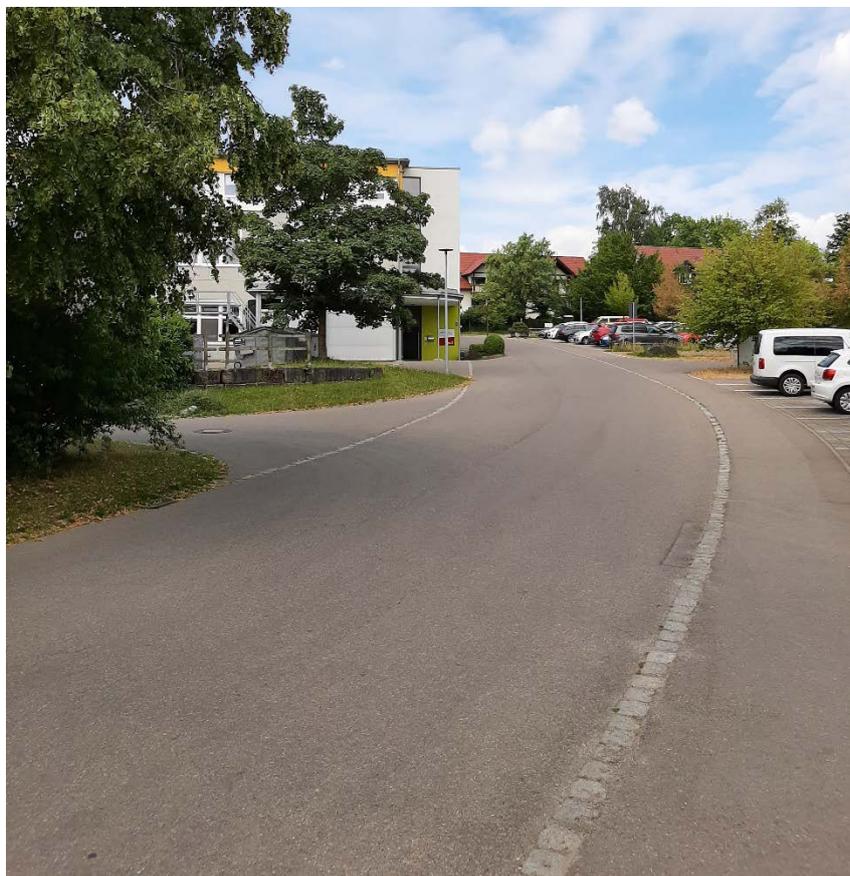
**Foto 13**



**Foto 15**



**Foto 17**



**Foto 18**



**Foto 19**



**Foto 20**



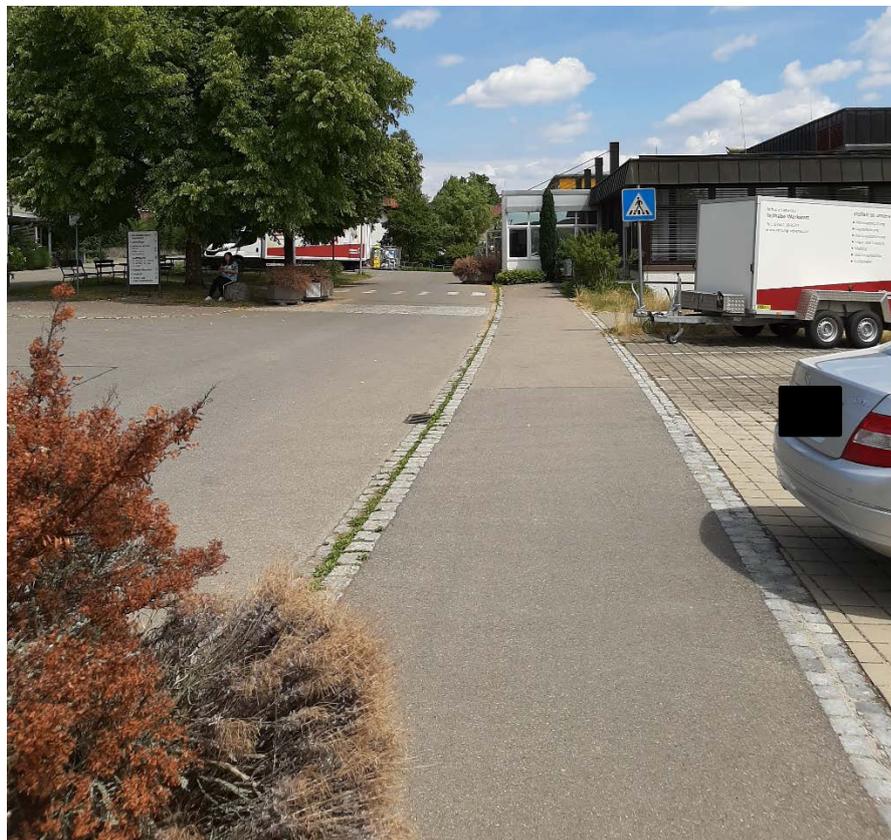
**Foto 21**



**Foto 23**



**Foto 26**



**Foto 27**



**Foto 29**



**Foto 30**



Foto 32



Foto 38