



Schaden & Unfall

Haftungsrechtliche Aspekte des autonomen Fahrens – Status quo 2019 und Ausblick

von Dr. Martin Alexander, LL.M. und Dr. Jendrik Böhmer, LL.M.,
BLD Bach Langheid Dallmayr Rechtsanwälte Partnerschaftsgesellschaft mbB, Köln

In Ulm soll es schon 2019 zur Wirklichkeit gehören: autonom fahrende Fahrzeuge im Straßenverkehr.¹ 2019 werden die EU und verschiedene Unternehmen über drei Jahre Daten zum autonomen Fahren in der Geburtsstadt Albert Einsteins (sowie in Verona) sammeln. Dafür werden autonom gesteuerte Fahrzeuge auf Testfeldern in der gesamten Innenstadt und über zwei große Kreuzungen im weiteren Stadtgebiet von Ulm fahren.

Wenn man die Anpreisungen aus der Politik betrachtet, müsste der Übergang zum autonomen Fahren praktisch schon begonnen haben oder zumindest zeitnah beginnen. Anfang Dezember 2018 kündigte Verkehrsminister Andreas Scheuer an, bald im Rahmen eines „Aktionsplans, mit dem Digitalisierung und künstliche Intelligenz für das Verkehrswesen anwendbar gemacht werden sollen“, einen Gesetzentwurf vorzulegen, mit dem autonomes Fahren auf deutschen Straßen möglich werden soll. Sein Parteikollege und Amtsvorgänger Alexander Dobrindt hatte bereits zuvor im Jahr 2017 nach einer Novellierung das deutsche Straßenverkehrsgesetz (StVG) als „das modernste Straßenverkehrsrecht der Welt“ gepriesen.²

Wo also stehen wir in Deutschland (rechtlich) auf dem Weg zum autonomen Fahren wirklich und welche Schritte sind im Jahr 2019 zu erwarten?

Status quo – StVG-Novelle 2017

Mit der Einführung u. a. des § 1a StVG Mitte 2017 hat der deutsche Gesetzgeber die von Herrn Dobrindt gepriesene Grundlage für den Einsatz technischer Systeme – im perfekten Beamtendeutsch – in „Kraftfahrzeugen mit hoch- und vollautomatisierten Fahrfunktionen“ geschaffen. Das vollständig autonome Fahren bleibt jedoch vorerst eine Vision.

Meist wird die automatisierte Fahrzeugsteuerung in fünf Stufen³ eingeteilt. Auf der ersten Stufe unterstützt das System den Fahrer lediglich bei der Fahrzeugsteuerung aktiv (Bsp.: Abstandhalter mit Stop-and-go-Funktion, Auffahrwarner oder der Parkassistent). Eine Reihe solcher Sicherheitsvorrichtungen, wie intelligente Geschwindigkeitsanpassung, Fahrer-Müdigkeitserkennung- und -Aufmerksamkeitsüberwachung oder Ablenkungserkennung, Erkennung beim Rückwärtsfahren

Inhalt

Status quo – StVG-Novelle 2017	1
Zentrale Fragen der Haftung	2
1. Ansprüche des Unfallgeschädigten	2
2. Produkt-/Produzentenhaftung und Regress	3
Speicherung und Auslese des Datenverarbeitungsvorganges im Fahrzeug	4
Status quo 2019 und Ausblick	4

und ein modernes Notbremssystem, sollen nach Maßgabe eines Vorschlags der EU-Kommission zukünftig für alle Fahrzeuge sogar vorgeschrieben sein.⁴ Erst auf der fünften Stufe soll sich das Fahrzeug dauerhaft völlig autonom, ohne Rückgriffsmöglichkeit auf einen Fahrer, fortbewegen. Derzeit befinden wir uns in Deutschland mit dem geltenden StVG auf Stufe 3(!).

Zulässig ist somit, dass das technische System aufgrund automatisierter Entscheidungen die Längs- und Querverführung unter Beobachtung der Umgebung durchführt. Ein Fahrer muss aber nicht nur im Fahrzeug anwesend sein, sondern bereit sein, die Führung des Fahrzeugs wieder vollverantwortlich zu übernehmen. Dies kann erfolgen nach Aufforderung durch das System, bzw. wenn er gem. § 1b Abs. 2 Nr. 2 StVG „erkennt oder auf Grund offensichtlicher Umstände erkennen muss, dass die Voraussetzungen für eine bestimmungsgemäße Verwendung der hoch- oder vollautomatisierten Fahrfunktionen nicht mehr vorliegen“.

Damit wird die (rechtliche) Letztverantwortung dem Fahrer überlassen. Er darf sich während der Führung durch das System gem. § 1b Abs. 1 Hs 1 StVG vom „Verkehrsgeschehen und der Fahrzeugsteuerung abwenden“, soweit er gem. § 1 Abs. 1 Hs 2 StVG so wahrnehmungsbereit bleibt, dass er seiner Pflicht zur Übernahme der Führung jederzeit nachkommen kann.⁵ Das zeitweise Abwenden vom Straßenverkehr, ein „temporary eyes off“, lässt das StVG also derzeit zu, das dauerhafte Abwenden und Abschalten der Wahrnehmungsbereitschaft, ein sog. „brain off“ (Stufe 4) oder gar das drohnenähnliche Fahren ohne Fahrer (Stufe 5) ist indes (noch) nicht zulässig.

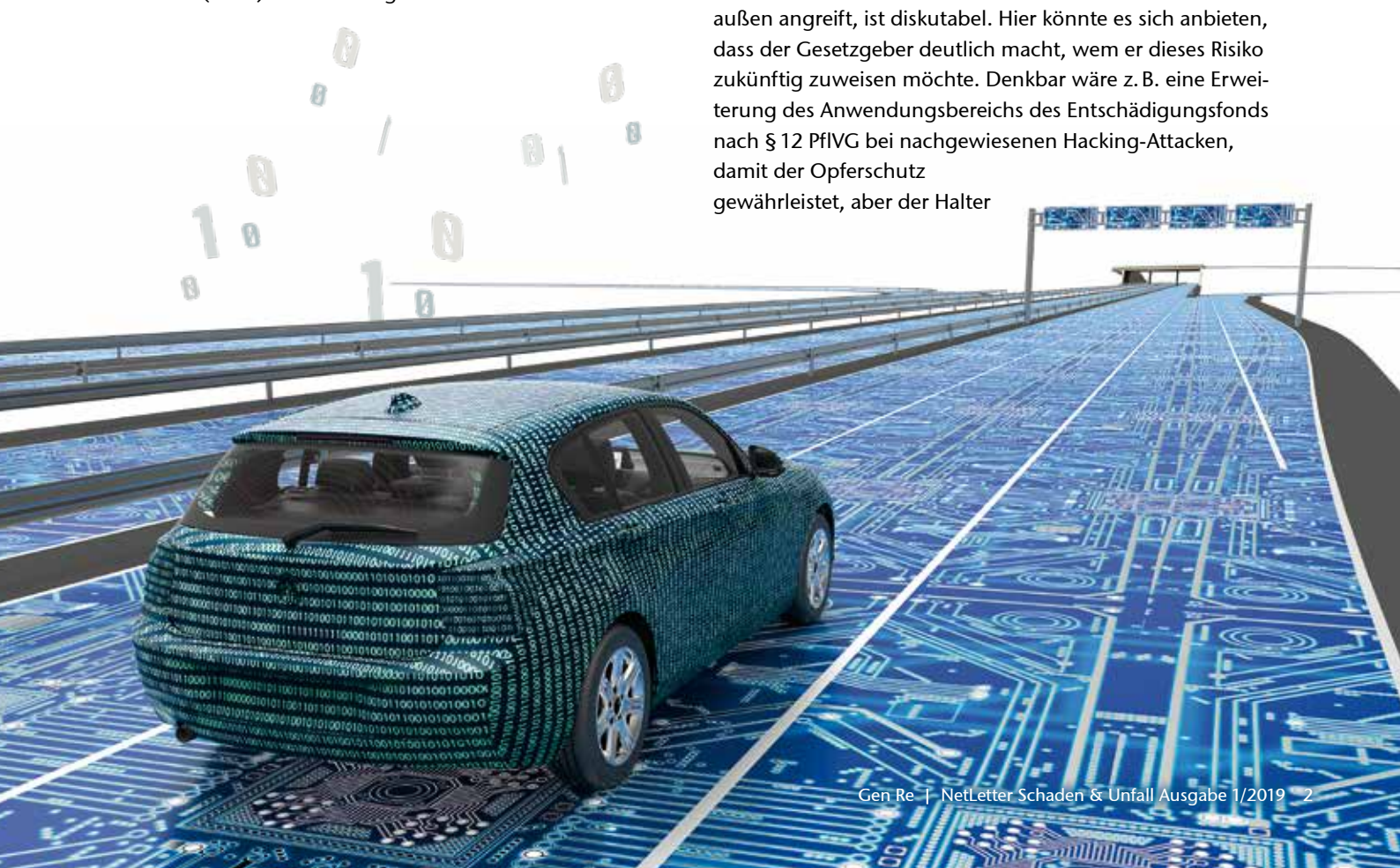
Zentrale Fragen der Haftung

Es stellt sich aber natürlich die Frage, wie die haftungsrechtliche Verantwortlichkeit in der Phase des zeitweisen Abwendens ausgestaltet ist. Wer haftet für etwaige Schäden aus einem Verkehrsunfall, der sich in der Zeit des Abwendens ereignet?

1. Ansprüche des Unfallgeschädigten

Das deutsche Straßenverkehrsrecht stellte bereits ohne seine Novellierung im Jahr 2017 eine für den Geschädigten/das Unfallopfer durchaus angemessene Lösung zur Verfügung. Die verschuldensunabhängige Halterhaftung, eine mögliche verschuldensabhängige Fahrerhaftung und die Absicherung dieser Ansprüche über die Kraftfahrzeughaftpflichtversicherung mit einem Direktanspruch gegen den Versicherer schützen den Geschädigten umfangreich. Obwohl von einem Fahrzeug, bei dem eine ordnungsgemäß arbeitende hoch- oder vollautomatisierte Fahrfunktion eingesetzt wird, jedenfalls keine erhöhte Betriebsgefahr ausgeht,⁶ wurden die Höchstbeträge des § 12 Abs. 1 Satz 1 StVG für die Haftung nach StVG im Zuge der Gesetzesreform, soweit eine automatisierte Fahrfunktion ursächlich für den Verkehrsunfall war, (dennoch) zur Stärkung des Opferschutzes verdoppelt.

Liegt die Ursache eines Verkehrsunfalls in einem IT-Fehler der Fahrfunktion, entfällt dadurch nicht die Halter- und Fahrerhaftung nach § 7 Abs. 2 StVG aufgrund höherer Gewalt. Insoweit fehlt es an einem von außen wirkenden Ereignis, denn die unfallverursachende Gefahr geht auch bei einem IT-Fehler durch den Fahrbetrieb des Fahrzeugs aus.⁷ Ob dies auch gilt, wenn ein Hacker das IT-System des Fahrzeugs von außen angreift, ist diskutabel. Hier könnte es sich anbieten, dass der Gesetzgeber deutlich macht, wem er dieses Risiko zukünftig zuweisen möchte. Denkbar wäre z. B. eine Erweiterung des Anwendungsbereichs des Entschädigungsfonds nach § 12 PflVG bei nachgewiesenen Hacking-Attacken, damit der Opferschutz gewährleistet, aber der Halter



nicht mit Prämien erhöhungen/dem Wegfall des Schadenfreiheitsrabatts belastet wird.

Im Rahmen des verschuldensabhängig ausgestalteten § 18 StVG obliegt es dem Fahrzeugführer, das fehlende Verschulden nachzuweisen. Für einen Entlastungsbeweis gem. § 18 Abs. 1 Satz 2 StVG müsste der Führer eines automatisierten Fahrzeugs zukünftig beweisen, dass ein für ihn nicht erkenn- und beherrschbarer Systemfehler vorlag und ihn auch kein Fehlverhalten im Zusammenhang mit der Verwendung der Fahrfunktion traf, insbesondere die in § 1b Abs. 2 Nr. 2 StVG geforderte (Rück-)Übernahme der Fahrzeugsteuerung nicht verspätet war;⁸ dieser Nachweis ist schwierig zu führen. Im Klageverfahren des Geschädigten wird der Fahrzeughersteller eher selten als Beklagter aufgeführt werden. Interessant wird es zu beobachten sein, wie die in § 17 StVG vorgesehene Haftungsverteilung anhand der jeweiligen Verantwortlichkeiten von den Gerichten zukünftig im Regressverfahren gegen den Hersteller des Fahrzeugs praktiziert wird; dort wird wohl bei einem Verkehrsunfall eines (teil-)automatisiert fahrenden Fahrzeugs geklärt werden müssen, ob dem Hersteller des Fahrzeugs ein Produktfehler vorgeworfen werden kann.

2. Produkt-/Produzentenhaftung und Regress

Neben der Inanspruchnahme des Fahrzeughalters, Fahrers und Kraftfahrzeughaftpflichtversicherers steht es dem Unfallgeschädigten bei Ursächlichkeit eines Produktfehlers für den Verkehrsunfall natürlich frei, den Hersteller des unfallverursachenden Fahrzeugs im Rahmen der Produkt- (§ 1 ProdHaftG) oder Produzentenhaftung (§§ 823, 831 BGB) in Anspruch zu nehmen.

Reguliert der Kraftfahrzeughaftpflichtversicherer eines unfallverursachenden Fahrzeugs – bei dem ein hoch- oder vollautomatisiertes Fahrsystem im Unfallzeitpunkt die Fahrzeugführung übernommen hatte – den Schaden des Unfallgegners, wird er ein erhöhtes Interesse an der Rekonstruktion der genauen Fehlerursache haben, denn sollte ein Produktfehler der Funktion ursächlich für den Verkehrsunfall sein, dürfte sich der Kraftfahrzeughaftpflichtversicherer beim Produzenten nach den Grundsätzen des Gesamtschuldnerausgleichs gemäß § 426 BGB schadlos halten können.⁹ Die Ermittlung eines Produktfehlers birgt jedoch rechtliche und tatsächliche Schwierigkeiten.

Durch Auslesung der nach § 63a StVG zwingend aufzuzeichnenden Daten lässt sich ermitteln, ob der Fahrer oder das automatisierte Fahrsystem im Unfallzeitpunkt die Führung innehatte. Ist Letzteres der Fall, stellt sich die Frage, ob die Funktion bestimmungsgemäß verwendet wurde. Die Pflicht zur bestimmungsgemäßen Verwendung findet sich in § 1a Abs. 1 StVG, die Ausgestaltung obliegt dem Hersteller. Er muss sicherstellen, dass das System nur so eingesetzt wird, dass es aufgrund seiner Leistungsfähigkeit gefahrlos die Fahrzeugführung übernehmen kann. Wird

die Fahrfunktion nicht bestimmungsgemäß verwendet, scheidet ein Konstruktionsfehler aus.¹⁰ Etwas anderes kann sich ergeben, wenn das System nicht auf die bestimmungswidrige Verwendung gem. § 1a Abs. 2 Nr. 6 StVG hinweist oder die Bestimmungsgemäßheit der Verwendung vom Hersteller nicht eindeutig kommuniziert wurde. Hat der Hersteller beispielsweise einen Staupiloten nur für den Einsatz auf der Autobahn freigegeben und weist das System bei einer Verwendung im Stadtverkehr nicht auf die Bestimmungswidrigkeit der Verwendung hin, spricht dies für einen Produktfehler.

Nach dem derzeitigen Stand der Technik sind hoch- und vollautomatisierte Fahrfunktion lediglich zur Erfüllung einzelner Teilaufgaben, wie bspw. der längs gerichteten Fahrzeugführung in einem Stau, marktreif ausentwickelt. Der Hersteller hat dies aufzuzeigen und entsprechende Gefahrenwarnungen auszusprechen. Der Kampf um Marktanteile unter den Herstellern wird auch mit dem Anpreisen automatisierter Fahrfunktionen geführt; wird dabei die Leistungsfähigkeit der Funktion überzeichnet dargestellt, kann darin ebenfalls ein Instruktionsfehler liegen.

Kommt es zu einem Verkehrsunfall während die Fahrfunktion autonom die Fahrzeugführung durchgeführt hat, haftet der Hersteller allerdings nur, wenn die Ursache für den Verkehrsunfall auf einem Fehler im Design oder dem Bauplan der Funktion beruht. Bezugspunkt ist hierbei die Sicherheitserwartung an die Funktion im Zeitpunkt des Inverkehrbringens und nicht etwa im Zeitpunkt des Verkehrsunfalls, vgl. § 3 Abs. 1 lit. c) ProdHaftG.

Es stellt sich zudem die Frage nach dem Vergleichsmaßstab für die zu erwartende Leistungsfähigkeit einer Fahrfunktion. Den Ausgangspunkt bildet insoweit wiederum § 3 ProdHaftG, nach dem ein fehlerhaftes Produkt nur dann vorliegt, wenn es nicht die Sicherheit bietet, die unter Berücksichtigung aller Umstände berechtigterweise erwartet werden kann. Einigkeit besteht insoweit, als dass bei der Bewältigung der Fahraufgabe als Vergleichsmaßstab im Mindestmaß auf einen sich verkehrsgerecht verhaltenden menschlichen Fahrzeugführer abzustellen ist. Nach § 1a Abs. 2 Nr. 1 StVG muss die Fahrfunktion in der Lage sein, die Fahraufgabe zu bewältigen, also auf die ihr gebotene Verkehrslage durch Bremsen, Ausweichen etc. angemessen reagieren können, bei Einhaltung der Verkehrsvorschriften (Nr. 2). Diese Formulierung schließt wohl nicht aus, dass eine Fahrfunktion zur Vermeidung eines Auffahrunfalls ausweichen und dabei z.B. eine durchgezogene Linie überfahren können muss – da der Verkehrsverstoß letztendlich gerechtfertigt ist und damit Nr. 2 nicht entgegensteht. Ob eine Fahrfunktion, die den hilfreichen Verkehrsregelverstoß nicht beherrscht, als hoch- oder vollautomatisierte Fahrfunktion zugelassen werden wird, also dem Fahrer ein Verhalten nach § 1b Abs. 1 StVG gestattet wird, gilt es abzuwarten.

Ein Fahrzeughersteller, der ein Fahrzeug mit einer hoch- und vollautomatisierten Fahrfunktion ausstattet, wird bei



der Herstellung des Systems auf diverse Zulieferer aus den unterschiedlichen Ländern zurückgreifen. Sie haften dem Geschädigten ebenfalls gemäß § 5 ProdHaftG als Gesamtschuldner. Die Hersteller/Zulieferer können sich auch untereinander für Produktfehler in Anspruch nehmen.¹¹ Problematisch ist es jedoch, wenn der Automobilhersteller bei einem Regressanspruch des Kraftfahrzeugversicherers nach § 426 Abs. 1 BGB den Regressanspruch bedient, obwohl allein den Zulieferer ein Verschulden trifft und damit der Anspruch nach § 426 Abs. 1 BGB eigentlich nur gegenüber dem Zulieferer besteht. In diesem Fall wird sich im Rahmen des Regresses des Herstellers gegenüber dem Zulieferer die Frage stellen, ob der Hersteller einen ersatzfähigen Schaden geltend machen kann oder er nicht vielmehr allein aus Kulanz handelte, wobei die letztere die wahrscheinlichere und häufigere Variante sein dürfte.

Speicherung und Auslese des Datenverarbeitungsvorganges im Fahrzeug

Abseits der rechtlichen Frage, wann ein Produktfehler vorliegt, bleibt die Ermittlung eines Produktfehlers eine rechtliche und praktische Herausforderung. Die Pflicht zur Datenspeicherung und Herausgabe nach § 63 a StVG genügt zur Bestimmung der Verantwortlichkeit, ob die Fahrfunktion oder der menschliche Fahrer die Führung innehatte. Ob beispielsweise eine Fehlfunktion der Software unfallursächlich war, lässt sich dadurch indes nicht rekonstruieren.

Ähnlich wie eine Blackbox in einem Flugzeug sollen bzw. sind moderne Fahrzeuge bereits mit Systemen zur Aufzeichnung des Datenverarbeitungsvorgangs ausgestattet. Fahrzeuge, die in den USA zugelassen werden, verfügen zur Speicherung über einen „Event Data Recorder“ (EDR). Die Daten können über das herstellerunabhängige Auslesesystem „Crash Data Retrieval Kit“ (CDR) nach einem Verkehrsunfall von jedem ausgelesen werden. In Deutschland bzw. der EU gibt es bislang verpflichtend noch kein solches System. Jedoch sollte bereits mit dem „Veronica Project I und II“ (Vehicle Event Recording based on intelligent Crash Assessment) in der EU bis 2020 ein vergleichbares Modell etabliert werden.¹² Der Vorschlag für die Verordnung über die Typgenehmigung

von Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern sieht bei Pkws und leichten Nutzfahrzeugen einen Unfalldatenspeicher verpflichtend vor. Der EWSA (Europäischer Wirtschafts- und Sozialausschuss) hat (richtigerweise) im Rahmen des Gesetzgebungsverfahrens bereits darauf hingewiesen, dass auch für Lkw, schwere Nutzfahrzeuge und Busse ein Gerät zur ereignisbezogenen (Unfall-)Datenerfassung vorgegeben werden sollte, da vorhandene Fahrtenschreiber zwar einen Teil der Fahrdaten liefern, aber keine wichtigen Daten während und nach einem Unfall speichern.¹³ Ohne einen Unfalldatenspeicher wird es praktisch und rechtlich nicht unerhebliche Schwierigkeiten bereiten, die Daten der im Fahrzeug arbeitenden Systeme auszulesen. Das Bedürfnis an einer zeitnahen Auslesung ist mit der Zulassung hoch- oder vollautomatisierter Fahrfunktion noch weiter gestiegen.

Status quo 2019 und Ausblick

Technisch wird sich 2019 sicherlich einiges tun. Zahlreiche Hersteller wollen Fahrzeuge mit weitergehenden teilautonomen Funktionen auf den Markt bringen. Vollautomatisierte Fahrzeuge werden indes noch (lange) nicht dabei sein. Inwieweit die automatisierten Systeme zudem bereits geeignet sind, die Besonderheiten des Straßenverkehrs in den einzelnen Ländern zu berücksichtigen, z. B. dem (in der Theorie) fehlenden Tempolimit auf deutschen Autobahnen, bleibt abzuwarten.

In rechtlicher Hinsicht wird in Deutschland vor allem das Bundesverkehrsministerium gefragt sein, Konkretisierungen vorzunehmen. Die technische Ausgestaltung („Blackbox“) und die Adressaten der Speicherpflicht nach § 63 a StVG hätte das Bundesverkehrsministerium auf der Grundlage einer Rechtsverordnung gemäß § 63 b StVG seit Mitte 2017 konkretisieren dürfen. Es bleibt abzuwarten, ob Minister Scheuer die rechtlichen Vorgaben zum autonomen Fahren auch in dieser Richtung im Jahr 2019 weiterentwickelt und beispielsweise einen – von Teilen der Versicherungswirtschaft geforderten, zurzeit in anderen Bereichen indes in der Diskussion stehenden – unabhängigen Treuhänder zur Datenverwaltung vorgibt. Zudem steht für 2019 eine Evaluierung der StVG-Änderung aus dem Jahr 2017 an.

Auf europäischer Ebene wird das Gesetzgebungsverfahren zur EU-Verordnung über die Typengenehmigung zu beobachten sein, da nur eine europäische/internationale Regelung zur Datenspeicherung die Anforderungen, die sich aus einer grenzüberschreitenden teilautomatisierten Fahrt ergeben, lösen kann. Damit autonomes Fahren, also fahrerloses Fahren, Einzug halten kann, bedarf es schließlich einer Änderung des Wiener Übereinkommens. Die vorhandenen Haftungsregime hingegen sind – bereits jetzt – prinzipiell tauglich, die sich bisher aus der technischen Entwicklung ergebenden Haftungsrisiken interessengerecht zu lösen, hier bedarf es höchstens geringfügiger Modifikationen und richterlicher Rechtsfortbildung.

Endnoten

- <https://www.swr.de/swraktuell/baden-wuerttemberg/ulm/10-Millionen-Euro-teures-Projekt-Ulm-wird-europaeisches-Testfeld-fuer-autonomes-Fahren,ulm-autonomes-fahren-104.html>; eine Liste der nationalen Testfelder ist auf der Homepage des BMVI abrufbar.
- <https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Pressemitteilungen/2017/011-dob-rindt-gesetz-automatisiertes-fahren.html>
- Nomenklaturen NHTSA und SAE; die Nomenklaturen der BAST lassen die 5. Stufe weg; Darstellung in Arzt/Ruth-Schumacher NZV 2017, S. 57, und Lange NZV 2017, S. 345, 346.
- Vgl. Art. 6 des Vorschlags für eine Verordnung über die Typgenehmigung von Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern [...]COM(2018) 286 final, 2018/0145 (COD) abrufbar unter: https://eur-lex.europa.eu/resource.html?uri=cellar:f7e29905-59b7-11e8-ab41-01aa75ed71a1.0002.02/DOC_1&format=PDF
- Hilgendorf JA, 2018, S. 801, 802. (Auseinandersetzung mit den unklaren Anforderungen an Fahrzeugführer während der Steuerung durch die Fahr-funktion).
- Greger, NZV 2018, S. 1, 2 ff.
- Armbrüster, ZRP 2017, S. 83, 84; von Bodungen/Hoffmann, NZV 2016, S. 449, 453.
- Vgl. Greger, NZV 2018, S. 1, 2–3 (einzelne Fehlverhaltensweisen und Probleme beim Entlastungsbeweis).
- Armbrüster, ZRP 2017, S. 83, 85; Greger, NZV 2018, S. 1, 4 (Haftungsteilung zulasten Halter/Versicherer, da Halter Gebrauchsvorteil genossen).
- Nach der Rechtsprechung des BGH (NJW 2013, 1302 – Heißwasser-Unter-tischgerät) muss der Hersteller nur bestimmungsgemäßen Gebrauch oder vorhersehbaren Fehlgebrauch berücksichtigen.
- Von Bodungen/Hoffmann, NZV 2016, S. 503, 508.
- Balzer/Nugel, NJW 2016, S. 193, 194.
- Stellungnahme des EWSA zu dem „Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates über die Typgenehmigung von Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern [...]“, COM(2018) 286, Abl. C 440/90.

Über die Autoren

Dr. Martin Alexander, LL.M. ist Fachanwalt für Versicherungsrecht und Lehrbeauftragter für Produkt- und Betriebshaftpflichtversicherungsrecht der Uni Münster sowie für internationales Versicherungsrecht der TH Köln. Seit 2006 ist er Rechtsanwalt bei BLD in Köln und seit 2009 dort Partner. Er ist Mitglied des BLD-Zentrums Neue



Technologien und spezialisiert auf die Bearbeitung von haftungs- und versicherungsrechtlichen Schäden u.a. aus den Bereichen Produkt-, Umwelt- und Industrieanlagenhaftung in nationalen und vor allem internationalen Konstellationen.

Dr. Jendrik Böhmer, LL.M. ist seit Januar 2017 Rechtsanwalt bei BLD in Köln. Seine Ausbildung, einschließlich eines Masterstudiengangs im Versicherungsrecht, absolvierte er an der Westfälischen Wilhelms-Universität in Münster. Von 2012 bis 2015 arbeitete er als Wissenschaftlicher Geschäftsführer an der Forschungsstelle für Versicherungswesen der Uni Münster. Er ist spezialisiert auf die Bearbeitung von haftungs- und versicherungsrechtlichen Schäden u.a. aus den Bereichen Produkt-, Umwelt- und Industrieanlagenhaftung in nationalen und internationalen Konstellationen und ist Mitglied des BLD-Zentrums Neue Technologien.



Herausgeber

General Reinsurance AG
Theodor-Heuss-Ring 11
50668 Köln
Tel. +49 221 9738 0
Fax +49 221 9738 494

Redaktion

Mirko von Haxthausen (verantwortlich),
Markus Burbach, Gerhard Riedel
Tel. +49 221 9738 156
Fax +49 221 9738 824
mirko.vonhaxthausen@genre.com
www.genre.com/business-school

Layout

gläser projekte GmbH, Köln

Bildnachweis

Foto Titel (li): © Chesky_W - gettyimages.com
Foto Titel (re): © Tommy Lee Walker - gettyimages.com

Seite 2: © the-lightwriter - gettyimages.com
Seite 4: © Chesky_W - gettyimages.com