

Straßenverkehrsrecht

Burmann / Heß / Hühnermann / Jahnke

27. Auflage 2022
ISBN 978-3-406-76759-3
C.H.BECK

schnell und portofrei erhältlich bei
beck-shop.de

Die Online-Fachbuchhandlung beck-shop.de steht für Kompetenz aus Tradition. Sie gründet auf über 250 Jahre juristische Fachbuch-Erfahrung durch die Verlage C.H.BECK und Franz Vahlen.

beck-shop.de hält Fachinformationen in allen gängigen Medienformaten bereit: über 12 Millionen Bücher, eBooks, Loseblattwerke, Zeitschriften, DVDs, Online-Datenbanken und Seminare. Besonders geschätzt wird beck-shop.de für sein umfassendes Spezialsortiment im Bereich Recht, Steuern und Wirtschaft mit rund 700.000 lieferbaren Fachbuchtiteln.

wenn bezüglich der Erkennbarkeit oder des Verhaltens des Gegenverkehrs eine unklare Verkehrslage entsteht (OLG Düsseldorf ZfS 1986, 94).

Wer auf einer Fahrbahn mit Gegenverkehr eine **Fahrzeugkolonne** überholen will, muss die Gewissheit haben, dass er vor Annäherung von Gegenverkehr sich entweder vor das vorderste Fahrzeug setzen oder in eine zum Einscheren ohne Gefährdung oder Behinderung der Rechtsfahrenden ausreichende Lücke einfahren kann (OLG Braunschweig DAR 1959, 250). Vgl. dazu → § 4 Abs. 2 Rn. 18 – vgl. auch Bouwmann zfs 2019, 184). Sog. **Lückenfall**: Wer eine wartende Kfz-Schlange überholt, muss für den Querverkehr freigelassene Lücken an Kreuzungen und Einmündungen beachten und dort mit Querverkehr rechnen (BGH VersR 1969, 756; OLG Hamm NJW 1992, 2239). Wegen des Überholens mehrerer Fahrzeuge → Rn. 41 f. und → § 7 Rn. 3.

Auf **mehrspurigen Fahrbahnen** in eine Richtung ist das Überholen in Kurven und vor Kuppen nicht verboten, weil dort Gegenverkehr nicht zu erwarten ist. Der Überholende muss dort nicht bei Einleitung des Überholens wissen, ob und wo er sich wieder rechts einordnen kann (*Mühlhaus* DAR 1973, 38; OLG Hamburg VRS 43, 385; aA OLG Saarbrücken VRS 42, 379; vgl. → Rn. 38 f.).

4. Abs. 2 S. 2: Wesentlich höhere Geschwindigkeit. Die Geschwindigkeit des Überholenden muss wesentlich höher sein als diejenige des Überholten. Zweck der Vorschrift ist es, eine Behinderung des übrigen Verkehrs durch ungewöhnlich lange Überholvorgänge zu vermeiden (OLG Hamburg NZV 2009, 302). Vom **absoluten Geschwindigkeitsunterschied** (mehr an km/h) hängt die Zeit, vom **relativen Geschwindigkeitsunterschied** (prozentualen Verhältnis) die Länge des Weges der Überholung ab. Auf welchen dieser Maßstäbe abzustellen ist, hängt davon ab, ob im Einzelfall die lange Dauer (Behinderung des nachfolgenden Verkehrs) oder der lange Weg (Gefährdung Entgegenkommender) der Überholung oder beide den übrigen Verkehr behindern. Dabei kann auch nicht unberücksichtigt bleiben, ob das überholende Fahrzeug mit der auf der Straße üblichen Geschwindigkeit oder erheblich langsamer fährt. Wann die Geschwindigkeit des Überholenden „wesentlich“ höher ist, ist eine Frage des Einzelfalls. Sie muss jedenfalls so hoch sein, dass der Überholvorgang zügig durchgeführt werden kann. Allerdings dürfen die Anforderungen nicht übertrieben hoch sein (OLG Bremen VRS 28, 50). Es ist deshalb folgerichtig, dass einerseits ein mit 50 km/h fahrender Pkw ein mit 40 km/h fahrendes Fahrzeug überholen darf (BGH VersR 1968, 1040; BayObLG VRS 15, 302) Auf Autobahnen darf ein Lkw auch mit einer Geschwindigkeit von 70–80 km/h eine lange Kolonne von Fahrzeugen, die ein Tempo von 60 km/h einhält, nicht in einem Zug überholen. Auf der Autobahn, auf der nicht mit Gegenverkehr zu rechnen ist, spielt die Länge der durch das Überholen in Anspruch genommenen Wegstrecke eine geringere Rolle als die zeitliche Dauer des Überholens, da von dieser die Behinderung des schnelleren nachfolgenden Verkehrs abhängt (BayObLG 29.3.1967 – 1b St 17/67). *König* in Hentschel/König/Dauer § 5 Rn. 32: Nach OLG Hamm NZV 2009, 302 gilt bei „**Elefantenrennen**“ die Faustregel, dass der Überholvorgang nach maximal 45 Sekunden abgeschlossen sein muss, was bei einer Geschwindigkeit um 80 km/h einer Differenzgeschwindigkeit von 10 km/h entspricht (so auch das OLG Zweibrücken NJW 2010, 885). Sog. *Gigaliner* dürfen nur Fahrzeuge überholen, die nicht schneller als 25 km/h fahren können (§ 9 Abs. 1, 2 LkwÜberLStVAusnV; vgl. *König* in Hentschel/König/Dauer § 5 Rn. 32; BVerfG NVwZ 2014, 1219).

Während im Allgemeinen eine Geschwindigkeitsdifferenz von 5–10 km/h nicht ausreicht (BGH VRS 30, 349; VM 1959, 28 mAnm *Booff*), ist es andererseits zulässig, dass ein Pkw innerhalb einer geschlossenen Ortschaft mit einer Geschwindigkeit von 50 km/h ein Fahrzeug, das mit 45 km/h fährt, überholt (OLG Bremen VRS 28, 50); denn auf eine erhebliche Differenzgeschwindigkeit kommt es nicht an, wenn der Überholende mit der zugelassenen Höchstgeschwindigkeit fährt (BGH VM 1966, 133). Bei der Berechnung der Dauer eines Überholvorganges ist auch der vor und nach dem Überholen vorgeschriebene Sicherheitsabstand zu berücksichtigen (Lastkraftwagen 50 m – § 4 Abs. 3 StVO).

- 23 Die **Überholgeschwindigkeit** soll – im Rahmen des Erlaubten – möglichst hoch sein, damit die Überholung abgekürzt wird; die **zulässige Höchstgeschwindigkeit** darf aber auch beim Überholen nicht überschritten werden (OLG Köln DAR 1967, 17; OLG München NJW 1966, 1270; aA OLG Hamm BeckRS 2014, 06528). Überholen ist kein Ausnahmumstand für eine Geschwindigkeitsüberschreitung (OLG Bamberg DAR 2018, 382). Die Begrenzung der Geschwindigkeit wirkt sich daher faktisch als Überholverbot aus, wenn die Geschwindigkeit des Rechtsfahrenden eine Überholung mit (wesentlich) höherer Geschwindigkeit nicht zulässt (BGHZ VRS 12, 417; OLG München VRS 31, 170; OLG Schleswig VRS 91, 299; aA OLG Hamm BeckRS 2014, 06528 – kein faktisches Überholverbot). Über Notstand in solchen Fällen → § 3 Rn. 57. Vom Überholen eines anderen Fahrzeugs muss auch derjenige absehen, der bei Durchführung des Überholvorganges gezwungen wäre, seine Geschwindigkeit so zu steigern, dass er mit der Möglichkeit des Schleuderns rechnen müsste (BGH VersR 1966, 1156).
- 24 **5. Abbrechen der Überholung.** Erkennt der Überholende erst während des Überholens, dass er es nicht gefahrlos beenden, dass er insbes. nicht wesentlich schneller als das eingeholte Fahrzeug fahren kann, so muss er die Überholung abbrechen und hinter das überholte Fahrzeug zurückkehren (OLG Hamm NZV 1991, 480). Er genügt im Allgemeinen dieser Pflicht, wenn er in einer den Gegenverkehr nicht gefährdenden Weise auf der rechten Fahrbahnseite nahe der Fahrbahnmitte bleibt (OLG Hamm VRS 27, 47). Auch wer zunächst einen geringen Vorsprung vor dem überholten Fahrzeug erreicht, muss das Überholen abbrechen und hinter den Rechtsfahrenden zurückkehren, wenn er den Vorsprung nicht so vergrößern kann, dass er sich unter Einhaltung des gebotenen Abstandes vor den Überholten zu setzen vermag.

IV. Abs. 3 und 3a: Überholverbote

- 25 Die Überholverbote des Abs. 3 und des Abs. 3a schützen den Gegenverkehr, Vorausfahrende und den nachfolgenden Verkehr (BGH VR 68, 578; *König* in Hentschel/König/Dauer § 5 Rn. 33). Daher ist ein Überholen bei unklarer Verkehrslage (→ Rn. 26 ff.) sowie bei angeordneten Überholverboten (→ Rn. 28) unzulässig.
- 26 **1. Unklare Verkehrslage.** Eine **unklare Verkehrslage**, gleich aus welchem Grund (§ 5 Abs. 3 Nr. 1), liegt vor, wenn der Überholende nach den gegebenen Umständen mit einem ungefährlchen Überholvorgang nicht rechnen darf (Bay-ObLG NZV 1990, 318; OLG Düsseldorf NZV 1994, 446; 1996, 119; 1997, 491; KG VM 1990, 91; OLG Köln VRS 89, 432; KG DAR 2001, 467; OLG Karlsruhe NZV 1999, 166; AG Bad Segeberg BeckRS 2011, 16727; OLG Düsseldorf BeckRS 2008, 11857; KG NZV 2010, 506; auch → § 3 Rn. 33), wenn also die

Verkehrslage unübersichtlich (→ Rn. 19) bzw. ihre Entwicklung nach objektiven Umständen (OLG Düsseldorf BeckRS 2008, 11857) nicht zu beurteilen ist (OLG Zweibrücken VM 1979, 52; OLG Koblenz VRS 44, 192). Es kommt hierbei nicht auf das Gefühl des Überholwilligen an (LG Saarbrücken VRR 2009, 387). Der Grund für die unklare Lage ist unerheblich Zweifel, ob der Überholvorgang gefahrlos beendet werden kann (OLG Düsseldorf BeckRS 2008, 11857), weil zB das Verhalten anderer, für das beabsichtigte Überholen maßgeblicher Verkehrsteilnehmer (Querverkehr und der zu Überholende), ungewiss ist (KG VM 1987, 106; 1992, 31; NZV 2010, 506; OLG Hamm VRS 53, 138; OLG Köln MDR 2011, 290; OLG Saarbrücken NJW-Spezial 2010, 746) oder bei Sichtbehinderung durch ein vorausfahrendes Fahrzeug (BGH DAR 1996, 11) oder schlechter Witterung (OLG Koblenz VRS 47, 31; Nebel – hierzu aber speziell → Rn. 31) –; OLG Hamm VRS 25, 443; Blendung durch Sonne) oder Straßenführung (BGH NZV 1996, 27), bei fehlender Sicht auf das Richtungszeichen eines Vorfahrenden (→ Rn. 32), wenn ein solcher das linke Richtungszeichen gesetzt, sich aber nicht links eingeordnet hat (vgl. → Rn. 61), sondern zunächst einen Schlenker nach rechts macht (KG VM 1990, 67), wenn ein verkehrsgerechtes Verhalten unsicher ist (OLG Hamm VRS 48, 461; OLG Stuttgart VM 1990, 9), wenn mehrere Kfz ohne ersichtlichen Grund auf dem linken Fahrstreifen warten (KG VM 1985, 73), wenn ein zu überholender Radfahrer schon so nahe an ein Hindernis herangefahren ist, dass er gezwungen ist, entweder nach links auszuweichen oder abrupt abzubremsen (KG VRS 53, 271; vgl. auch OLG Düsseldorf VRS 63, 339), wenn jemand nach links ausholt, um nach rechts in ein Grundstück einzufahren (OLG Saarbrücken VM 1978, 109), bei einem nicht eindeutig nach rechts abbiegenden Fahrzeug, das einen Radweg in Anspruch nimmt, wenn nach Auflösung eines Hindernisses mehrere Verkehrsteilnehmer gleichzeitig überholen wollen (OLG Celle VM 1979, 51), wenn in unübersichtlichen Kurven mit Gegenverkehr zu rechnen ist (OLG Köln VM 1987, 13), wenn der Verkehrsraum vor einer Kolonne nicht voll übersehbar ist (OLG Braunschweig VRS 85, 409), wenn die Verlangsamung der Geschwindigkeit des Vorausfahrenden in Verbindung mit der Verkehrssituation und –örtlichkeit (Annäherung an eine links abzweigende Straße) geeignet ist, Zweifel über die beabsichtigte Fahrweise des Vorausfahrenden aufkommen zu lassen (OLG Schleswig NZV 1994, 30), wenn der Vorausfahrende besonders auffällig und über eine längere Zeit langsam fährt (18 km/bei erlaubten 100 km/h), kann der nachfolgende Verkehr nicht davon ausgehen, dass alles in Ordnung und ein gefahrloses Überholen möglich ist (OLG Düsseldorf BeckRS 2008, 11857 = NJW-Spezial 2008, 490), wenn in einer haltenden Fahrzeugschlange erkennbar eine Lücke freigehalten ist, um dem Querverkehr das Überqueren oder aus einer Tankstelle das Einfahren zu ermöglichen (BayObLG 65, 28; 71, 2; NZV 1988, 77; KG VM 1991, 23; 1992, 486; OLG Hamm NZV 1992, 238; OLG Düsseldorf StVe StVO § 10 Nr. 8), anders, wenn die Kolonne noch fährt) wenn ein Straßenmeisterei-Lkw straßenmittig steht und den linken Fahrrichtungsanzeiger betätigt hatte (OLG Rostock NJOZ 2011, 1564), wenn ein Pkw eine langsamer werdende Kolonne überholt hat, von der zwei Fahrzeuge nach links blinken und ein Fahrzeug in einen Feldweg abbiegt (OLG München BeckRS 2010, 08691), Überholen von 8 Fahrzeugen auf kurviger Strecke (LG Hildesheim SVR 2021, 227), wenn sich das vorausfahrende Fahrzeug nahe einer Straßeneinmündung links eingeordnet hat und seine Geschwindigkeit auf ca. 30 km/h absenkt, wobei Anlass besteht – falls das vorausfahrende Fahrzeug nicht blinkte – ein vor diesem herfahrendes weiteres Fahrzeug zu vermuten, welches ggf. abbiegen wollte

(LG Leipzig BeckRS 2012, 15209), wenn ein Motorrad eine Kolonne (4–5 Fahrzeuge) überholt, die ihre Geschwindigkeit reduziert und das abbiegende Spitzfahrzeug den Blinker gesetzt hatte (OLG Stuttgart VersR 2011, 1460); mit dem Überholen von „beschleunigungsfreundlicheren“ Motorrädern musste der Kfz-Fahrer rechnen OLG Koblenz BeckRS 2020, 25293 – 1/3 zu 2/3 zu Lasten des Pkw.

- 27) Aber: **Keine unklare Verkehrslage** bei bloß abstrakter Gefahrenlage (OLG Düsseldorf NZV 1996, 119), allein im Annäherungsbereich einer Kreuzung, wenn ein Abschluss des Überholens vor dem Z 276 unsicher ist (OLG Düsseldorf VRS 65, 64), Zufahren auf eine Kreuzung, in der das Linksabbiegen erlaubt ist (OLG München BeckRS 2020, 28371), eine langsame Kolonne überholt wird (BayObLG bei *Rüth* DAR 1985, 234), beim Überholen einer Kolonne durch einen Kleintransporter auf einer Bundesstraße unmittelbar hinter einer Ortschaft (OLG Rostock BeckRS 2007, 4828); Motorradfahrer überholt Kolonne, die sich an einer Ampel im „Stop-and-go-Verkehr“ bewegt (OLG Koblenz BeckRS 2020, 11348. Es besteht auch keine unklare Verkehrslage, wenn ein Kfz vom rechten Fahrbahnrand anfährt, zumal nicht damit gerechnet werden muss, dass es grob verkehrswidrig (§§ 9 Abs. 5, 10) quer über die Fahrbahnmitte hinaus nach links gelenkt wird (OLG Zweibrücken VRS 57, 135; OLG Stuttgart VRS 65, 66). Auch ergibt die Tatsache, dass die Abbiegestelle noch weiter entfernt ist (BayObLG NZV 1990, 318), dass ein Kfz ohne ersichtlichen Grund unüblich langsam fährt (OLG Brandenburg BeckRS 2018, 34880; OLG Hamm BeckRS 2018, 13323) oder wenn sich ein Vorausfahrender einem langsameren Vordermann ohne Einschaltung des Richtungszeichens nähert, allein der Umstand, dass in der überholten Kolonne möglicherweise eine Lücke für ein parkendes Fahrzeug freigehalten wird, um diesem das Einfädeln zu ermöglichen, macht die Verkehrslage für den Überholenden nicht unklar (OLG Düsseldorf BeckRS 2012, 02371), **noch keine unklare Verkehrslage** (OLG Frankfurt a. M. VM 1973, 127; BayObLG 74, 64 = VRS 47, 379; VRS 64, 55 und 26.5.1987 – 1 St 44/87), solange er sich diesem nicht so schnell nähert, dass er entweder jäh bremsen oder überholen muss. Ebenfalls liegt keine unklare Verkehrslage vor, wenn ein Kfz am Ende eines Überholverbots mit gleicher Geschwindigkeit und ohne Richtungsanzeige nach links weiter hinter einem Lkw herfährt (BayObLG 86, 74) oder nur seine Geschwindigkeit herabsetzt, ohne sich vor einer Abzweigung nach links deutlich nach links eingeordnet (KG NZV 1993, 272; s. aber OLG Schleswig NZV 1994, 30; → Rn. 26), geschweige denn ein Richtungszeichen gegeben zu Selbst wenn die Fahrweise (Herabsetzung der Geschwindigkeit und Einordnung nach links) auf ein bevorstehendes Linksabbiegen hindeutet, nimmt die hM noch keine unklare Verkehrslage an, solange das linke Richtungszeichen fehlt (BGHSt 12, 162; BGH VersR 1964, 513; OLG Hamm VRS 41, 37) und keine besonderen Umstände hinzutreten (OLG Köln VRS 65, 392), weil dann das Abbiegen noch nicht unmittelbar bevorstehe. KG MDR 2011, 97: eine unklare Verkehrslage liegt nicht schon vor, wenn das vorausfahrende Fahrzeug verlangsamt und sich bereits etwas zur Fahrbahnmitte hin eingeordnet hat (OLG München BeckRS 2012, 23205). Hieraus kann nicht der Schluss gezogen werden, dass der Vorausfahrende alsbald ohne Rücksicht auf den nachfolgenden Verkehr nach links abbiegen werde, ohne dies vorher ordnungsgemäß und rechtzeitig angezeigt zu haben. Allerdings weist BayObLG (85, 47) zutreffend darauf hin, dass die Richtungsanzeige häufig unterbleibt und schon die widersprüchliche Verhaltensweise ein Überholen verbieten kann (so auch OLG Hamm VRS 53, 211; auch → Rn. 62, → § 9 Rn. 8 f.). – Überho-

len bei unzureichender Sichtweite verstößt gegen Abs. 2 S. 1, nicht Abs. 3 S. 1 (OLG Düsseldorf ZfS 1986, 94; *Mühlhaus* DAR 1973, 38; abw. OLG Saarbrücken VRS 42, 379; → Rn. 19 und 31). Allein ein gelbes Blinklicht begründet noch keine unklare Verkehrslage (OLG Düsseldorf BeckRS 2017, 108496).

2. Überholverbote durch Verkehrszeichen (§ 5 Abs. 3 Nr. 2). Der Beginn **28** der Verbotsstrecke wird durch **Z 276, 277**, ihr Ende durch **Z 280–282** bezeichnet. Von der Kennzeichnung des Endes der Verbotsstrecke darf nur abgesehen werden, wenn das Verkehrszeichen zusammen mit einem Gefahrzeichen angebracht ist und die gefährliche Stelle zweifelsfrei erkennbar ist, ferner wenn die Länge der Verbotsstrecke auf einem Zusatzschild angegeben ist (§ 41 Abs. 2). Straßeneinmündungen beenden die Streckenverbote nach § 41 Abs. 2 – anders als die Haltverbote nicht (OLG Koblenz VRS 50, 466), auch wenn das Verkehrszeichen dahinter nicht wiederholt wird (OLG Düsseldorf ZfS 1988, 192). Ein Überholverbot bzw. eine unklare Verkehrslage entbinden den Linksabbieger nicht von der Pflicht zur doppelten Rückschau (OLG Düsseldorf DAR 2018, 622).

Z 276 bezweckt nicht nur den Schutz des Gegenverkehrs, sondern auch den **29** des vorausfahrenden und nachfolgenden (BGHSt 25, 293 (300) = NJW 1974, 1205); es gilt daher für Links- und (sonst zulässiges) Rechtsüberholen (OLG Hamburg VM 1983, 104; OLG Koblenz NZV 1992, 198; OLG Köln NZV 1992, 415; *Janiszewski* NStZ 1983, 546 (548)), es sei denn, dass der Schutz des Gegen- und übrigen Verkehrs nicht berührt ist (wie beim Überholen eines eingeordneten Linksabbiegers durch Geradeausfahrer oder Linksabbieger selbst: BayObLG DAR 1987, 94; OLG Koblenz VRS 83, 58; NZV 1992, 198). Es gilt nur im Verhältnis zwischen den dieselbe Fahrbahn (OLG Köln NZV 1992, 415), nicht auch gegenüber den einen (nicht zur Fahrbahn gehörenden; § 2 Abs. 1 S. 2) Seitenstreifen oder eine angrenzende Standspur benutzenden Fahrzeugen (aA BGHSt 30, 85; OLG Köln VRS 67, 374; dazu → § 2 Rn. 95 f. und → Rn. 59). Das Zeichen verbietet **allen** KFahrzeugführern, also auch Kraftradfahrer (ohne verfassungswidrig zu sein: OLG Düsseldorf VRS 60, 313; OLG Köln VRS 60, 153; VM 1981, 63; OLG Frankfurt a. M. VRS 60, 139; OLG Koblenz VRS 59, 467 und 60, 387; aA AG Düren NJW 1980, 1117: Verstoß gegen Art. 3 Abs. 1 GG), **Z 277** nur den Kfz über 3,5 t einschließlich Anhänger (außer Pkw, auch nicht mit Anhänger: OLG Frankfurt a. M. VRS 66, 60) und Omnibussen und Kraftködern mit Beiwagen; erfasst sind auch Wohnmobile über 3,5 t (bisher 2,8) (OLG Braunschweig NZV 1994, 80). Das gilt nach BayObLG NZV 1997, 189 iVm DAR 1997, 319 auch bei einem Überholverbot nach **Z 276** mit Zusatzzeichen 1049–13; OLG Hamm hat seine früher vertretene gegenteilige Ansicht (s. DAR 1996, 381 bei *Burhoff*) aufgegeben (s. DAR 1997, 320 li. Sp. oben). – Erlaubt ist das Überholen von nicht motorisierten Fahrzeugen und Kraftködern, auch wenn sie Anhänger mitführen (Erl. d. BMV v. 27.11.1959, VkB1. 1959, 535).

Wer überholen will, hat **vorher auch zu prüfen**, ob innerhalb der Überholstrecke ein Überholverbotsschild steht (OLG Hamm VRS 43, 384), aber im mehrreihigen Verkehr nur im Rahmen des Zumutbaren (OLG Hamm VRS 54, 301); zum irreführenden Zusatzschild s. BayObLG VRS 68, 292. Ein Überholverbotszeichen verbietet nicht nur die Einleitung, sondern auch die Fortsetzung und Beendigung eines vorher eingeleiteten Überholvorganges (OLG Schleswig VM 1964, 28). Im Verkehr auf mehreren Fahrstreifen für nur eine Richtung ist das Überholverbotszeichen beachtet, wenn der Überholende bis zum Zeichen das **30**

überholte Fahrzeug so weit hinter sich gelassen hat, dass er sich ohne Gefährdung vor diesem einordnen könnte, auch wenn er sich nicht wieder nach rechts einordnen muss (BGHSt 25, 293 = VRS 47, 218). Zum Überholen an Fahrstreifenbegrenzung (**Z 295**) → § 2 Rn. 92 ff. Gegen ein Überholverbot verstößt auch, wer vor der durch **Z 280–282** gekennzeichneten Beendigung sich seitlich neben ein anderes Fahrzeug setzt und bis zu dessen Höhe vorfährt (OLG Hamm DAR 1962, 134), vor Rot Wartende überholt, denn Verkehrszeichen gehen den allgemeinen Regeln vor (BGHSt 25, 293; 26, 73) oder nach Erlöschen des Rotlichts schneller wieder anfährt, auch wenn das Auffahren zwischen Lichtzeichenanlagen nach § 37 Abs. 4 erlaubt ist (OLG Düsseldorf VRS 70, 41). Das gilt aber nicht für denjenigen, der eine durch Richtungspfeile markierte Spur für Linksabbieger befährt (OLG Köln VM 1968, 75). Auch links eingeordnete, wartende Linksabbieger (§ 9 Abs. 3) dürfen überholt werden, da dies den Geradeausverkehr sonst gefährlich unterbrechen würde (OLG Koblenz NZV 1992, 198), anders nur, wenn der Überholende selbst links abbiegt.

30a Mit der 46. **VO zur Änderung straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften** ist das Wort „verboten“ durch das Wort „angeordnet“ ersetzt worden. Es geht hierbei um einen Verweis auf den Verordnungsbefehl an die Fahrzeugführer, der sich in der Spalte 3–neu der Anlage 2 bei den Zeichen 276 und 277 befindet (Überholverbot).

31 3. Überholverbot bei extrem schlechter Sicht (Abs. 3a). Diese – in Verbindung mit der Geschwindigkeitsregelung in § 3 Abs. 1 S. 3 (→ § 3 Rn. 19a) zu sehende – Vorschrift lässt die sonstigen Überholverbote (→ Rn. 25 ff. unberührt und regelt das Verhalten in einem speziellen Fall der „unklaren Verkehrslage“; es gelten daher auch hier die entsprechenden Ausführungen (→ Rn. 26 sowie → § 3 Rn. 33) und die sonstigen allgemeinen Überholregeln und -begriffe (zB → Rn. 8); dh, dass dann theoretisch auch das Überholen von Fußgängern und Radfahrern verboten ist (→ Rn. 5), was indessen wenig sinnvoll erscheint (dagegen mit Recht König in Hentschel/König/Dauer § 5 Rn. 38a). Das Verbot gilt auf allen Straßen, insbes. auch auf Autobahnen, wenn die Sichtweite weniger als 50 m (= Regelabstand der Leitpfosten) beträgt, jedoch nicht für Pkw und Lkw bis inkl. 7,5 t.

V. Pflichten gegenüber dem nachfolgenden Verkehr

32 1. Vortritt des Vorausfahrenden. Ein begrenztes **Überholvorrecht** lässt sich aus **Abs. 4 S. 1** für den Nachfolgenden ableiten, da auf ihn der überholwillige Vorausfahrende, bevor er selbst zum Überholen ansetzt, zu achten, dh seine Überholabsicht zurückzustellen hat, wenn ein nachfolgender Verkehrsteilnehmer seinerseits bereits im Überholen begriffen ist oder dazu angesetzt hat; danach hat derjenige den Vortritt, der zum Überholen in zulässiger Weise (→ Rn. 33 ff. und 43) zuerst angesetzt hat (BGH VRS 72, 22; KG VM 1995, 41; König in Hentschel/König/Dauer § 5 Rn. 40). Das gilt allerdings nicht, wenn der Vorausfahrende seinerseits bereits erkennbar eine Überholabsicht angezeigt hat, im Ausscheren begriffen ist oder sich seinem langsameren Vordermann oder einem Hindernis so schnell nähert, dass er genötigt wäre, nach links auszuweichen oder abrupt zu bremsen (BayObLG VRS 64, 55; VRS 47, 379). Daraus folgt, dass auch der Überholwillige den vorausfahrenden Verkehrsteilnehmer sorgfältig zu beobachten und sein Verhalten danach einzurichten hat (KG VM 1995, 41; OLG Celle VersR 1979, 476); dies in Verbindung mit dem auch sonst im Verkehrsrecht geltenden

Prioritätsgrundsatz (zB → § 2 Rn. 74, 76) sollte zB beim Auflösen einer Kolonne dem jeweiligen Vorausfahrenden den Vortritt gewähren (OLG Schleswig DAR 1975, 76; s. aber KG NZV 1995, 359). Ein absolutes **Vorrecht des vorausfahrenden** oder des **schnelleren** gegenüber dem langsameren Verkehrsteilnehmer gibt es jedoch nicht. Vortritt hat grundsätzlich derjenige, der zuerst eindeutig seine Überholabsicht angekündigt hat (AG Ludwigslust Schaden-Praxis 2000, 261).

2. Abs. 4 S. 1: Gesteigerte Sorgfaltspflicht vor Ausscheren. Die gesteigerte Sorgfaltspflicht gegenüber dem nachfolgenden Verkehr, die bisher nur auf Schnellstraßen galt (§ 18 Abs. 4 aF), ist seit der 9. ÄndVO auf **alle** Straßen ausgedehnt, soweit das Überholen ein Ausscheren erfordert. Verlangte § 5 Abs. 4 S. 1 bisher nur, auf den nachfolgenden Verkehr zu achten, muss jetzt überall dessen Gefährdung **ausgeschlossen** sein (→ Rn. 13b, → § 10 Rn. 7), dh sonst absolutes Überholverbot (OLG Koblenz VRS 59, 36). OLG Schleswig MDR 2010, 144: Es ist äußerste Sorgfalt sowohl in subjektiven als auch im objektiven Bereich erforderlich. Dabei verbietet schon der geringste verbleibende Zweifel das Verhalten, denn es ist anderenfalls eine Behinderung (Gefährdung) nicht ausgeschlossen (OLG Schleswig BeckRS 2020, 8548). Verboten ist aber nicht jede leichte, geringfügige Behinderung, auf die sich der Nachfolgende in seiner Reaktionsbereitschaft und Fahrweise (zB durch leichtes Bremsen) einrichten kann (BayObLG VRS 62, 61 = StVE StVO § 18 Nr. 29 bei *Rüth* DAR 1985, 235), ihn also nicht zu scharfem Bremsen oder zu ungewöhnlichem Fahrmanöver veranlasst (BGH VRS 17, 223; OLG Köln VRS 44, 436; OLG Celle VRS 40, 218). Maßgeblich ist hier die Verkehrsdichte. – Wer sofort von der Beschleunigungs- auf die Überholspur wechselt, haftet für einen Auffahrunfall allein (OLG Hamm NZV 1992, 320).

Ausscheren ist eine Seitenbewegung, durch die die Fahrlinie so weit verlegt wird, dass dadurch einem Benutzer des anliegenden Fahrstreifens die ungehinderte Weiterfahrt beeinträchtigt werden kann. Mit geringeren seitlichen Abweichungen des Vorausfahrenden muss der Nachfolgende immer rechnen und sie unter Ausnutzung der gebotenen Seitenabstände nach rechts und links ausgleichen (Begr.). Hierunter fallen (nach dem unter → Rn. 14 Ausgeführten) Seitenbewegungen bis zu etwa 1 m, je nach Verkehrsdichte und Fahrbahnbreite etwas mehr oder weniger. Von einem „Ausscheren“ kann man nicht sprechen, wenn die Fahrlinie mit einer ganz geringen, allmählichen Abweichung von der bisherigen Fahrspur nach links verlegt wird, zB vor einem weithin sichtbaren Hindernis auf der Autobahn (vgl. BGH VRS 30, 105). Wer den Fahrstreifen nicht verlässt, sondern nur wenig ausbiegt, schert nicht aus (OLG Celle DAR 1999, 453). Für die Einhaltung des gebotenen Abstandes und die rechtzeitige Abgabe des Warnzeichens ist nach wie vor der Hintermann allein verantwortlich.

Der Gefährdungsausschluss verlangt eine besonders sorgfältige **Rückschau** (OLG Karlsruhe DAR 1988, 163; OLG Jena NZV 2006, 147). Die Rückschau-pflicht besteht auch im innerörtlichen Verkehr; hier ist sie sogar wegen der erweiterten Zulassung des mehrspurigen Fahrens und der damit erhöhten Bedeutung des Spurhaltens besonders wichtig. Der Überholwillige darf (auch auf Schnellstraßen: BayObLG bei *Rüth* DAR 1985, 235) auf die Überholbahn ausscheren, wenn er sie frei erkannt hat oder ein anderes Fahrzeug so weit entfernt ist, dass es höchstens leicht behindert (BayObLG VRS 62, 61), dh zu einer gefahrlosen Herabsetzung seiner Geschwindigkeit veranlasst, aber nicht gefährdet werden kann (BGHSt 5, 271; VRS 17, 344; 18, 36; OLG Hamm VRS 39, 290; OLG Karlsruhe NZV 1992, 248). Die Gefährdungsmöglichkeit hängt von der Geschwindigkeits-

differenz zwischen den beiden Fahrzeugen ab, weil die Aufholstrecke des Nachfahrenden bis zur Angleichung seiner Geschwindigkeit an die des Vorausfahrenden ebenso lang ist wie der Anhalteweg bei einer der Geschwindigkeitsdifferenz entsprechenden Geschwindigkeit (s. BayOBLG VRS 62, 61 und bei *Bär* DAR 1991, 361). Das Überholen einer **Fahrzeugkolonne** ist nicht generell verboten (KG DAR 2002, 557; OLG Rostock BeckRS 2007, 4828), den Überholenden einer Kolonne trifft aber wegen besonderen Gefahrenpotentials eine gesteigerte Sorgfaltspflicht (vgl. OLG München BeckRS 2017, 112371; OLG Hamm NZV 1995, 399; OLG Karlsruhe NZV 2001, 473; OLG Rostock BeckRS 2007, 4828). Es kann sogar zu einer vollen Haftung des Überholenden gegenüber dem Linksabbieger, der die Kolonne anführt, kommen (OLG Frankfurt a. M. BeckRS 2017, 102185). Die **Einschätzung der Geschwindigkeit** ist insbes. auf Schnellstraßen von Bedeutung. So muss gerade ein Lkw-Fahrer damit rechnen, dass sich von hinten nähernde Pkw mit deutlich höherer Geschwindigkeit nähern (OLG Hamm DAR 2001, 165). – Bei der gebotenen Rückschau muss der Fahrer den Bereich, der in seinem Rückspiegel nicht erblickt werden kann – **toter Winkel** –, kennen und bei der Dauer der rückwärtigen Beobachtung berücksichtigen, bevor er nach links ausbiegt (OLG Hamm VRS 32, 146; OLG Celle VRS 32, 384). Der weiter vorn Befindliche ist aber nicht verpflichtet, einem nachfolgenden Verkehrsteilnehmer, der zur Zeit der Rückschau noch nicht auf der Überholbahn ist, beim Überholen des Dritten den Vortritt einzuräumen. Er darf vielmehr hier darauf vertrauen, dass der Nachfolgende das Vorrecht des Vordermanns beachten werde (OLG Köln VRS 32, 466 (468); aA OLG Celle VRS 32, 384). Unzulässig ist das Ausscheren, wenn es den nachfolgenden Fahrzeugführern zu scharfem Bremsen oder anderen ungewöhnlichen Fahrmanövern zwingen würde.

36 Die **Rückschaulpflicht** besteht auch, wenn der Überholende die Überholbahn nur zu einem Teil mitbenutzen muss, aber durch seine Linksbewegung den nachfolgenden Überholer zu sachlich vertretbaren Abwehrmaßnahmen veranlassen kann (KG VRS 30, 315), denn das Ausscheren kann andere verunsichern; sie entfällt auch nicht, wenn der Überholende die durch Verkehrszeichen angeordnete Höchstgeschwindigkeit fast ausfährt (OLG Köln VRS 32, 466). Wer bereits im Überholen begriffen ist, muss währenddessen nicht auf seine ebenfalls überholwilligen Nachfolger achten (OLG Karlsruhe DAR 1974, 79; OLG Oldenburg VRS 19, 61) oder einem Schnelleren weichen (OLG Celle VRS 40, 218; Bay-OBLG DAR 1976, 170), solange die rechte Fahrspur dazu keine ausreichende Gelegenheit bietet (→ Rn. 38 f.).

37 Der Überholende darf grundsätzlich darauf **vertrauen**, dass der Vorausfahrende nicht plötzlich ohne Rücksicht auf Nachfolgende nach links ausschert (BGHZ VRS 21, 404; VM 1956, 23; OLG Stuttgart VM 1990, 9). Erkennt der Überholende aber ein verkehrswidriges Verhalten des zu Überholenden, muss er sich durch Verringerung der Geschwindigkeit und Bremsbereitschaft darauf einrichten (OLG Stuttgart VM 1990, 9). – Zur Sorgfaltspflicht des Überholenden beim Vorbeifahren an einem am linken Fahrbahnrand geparkten Pkw, der von seinen Insassen nicht mit Sicherheit schon verlassen ist, → § 14 Rn. 2. Zu Abs. 4 S. 2 → Rn. 14.

37a **3. Abs. 4 S. 2–4.** Durch die Neuregelung 2020 ist nun ein Mindestabstand beim Überholen in der StVO festgelegt. Bisher war nur allgemein von einem ausreichenden Seitenabstand gesprochen worden. Dieser wurde in der Rechtspre-