

Straßenverkehrsrecht

Burmann / Heß / Hühnermann / Jahnke

29. Auflage 2026
ISBN 978-3-406-82800-3
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.

er **nicht mehr dieselbe Fahrbahn** wie der in unveränderter Richtung Weiterfahrende benutzt (BGH VRS 6, 155; OLG Bremen VRS 32, 473; OLG Hamm DAR 1953, 219). Eine als verkehrsbedingt gewollte Fahrtunterbrechung ist auch dann kein „Halten“, wenn die beabsichtigte Weiterfahrt (zB wegen Abbiegeverbotes) verkehrswidrig ist (OLG Köln VerkMitt 1976, 54).

Nicht nur Fahrzeuge, sondern auch **Fußgänger**, die sich in gleicher Richtung 25 auf der Fahrbahn bewegen, werden überholt (BGH VRS 25, 438; BayObLG NJW 1956, 355); dies gilt zumindest dann, wenn sie ein Fahrzeug mitführen (BayObLG VerkMitt 1973, 103). An einem Fußgänger – auch wenn er ein Fahrrad schiebt –, der zur Ermöglichung der Vorbeifahrt stehen geblieben und zur Seite getreten ist, wird vorbeigefahren (BayObLG BayObLGSt 1973, 23), weil er nicht verkehrsbedingt oder auf Grund einer Anordnung stehen bleibt. Für Fußgänger im Verband (§ 27), Reiter, Viehtreiber und –führer (§ 28) gelten die Fahrverkehrsregeln entsprechend (Hentschel/König/König § 28 Rn. 14).

Zum Begriff des „**Überholens**“ gehört weder ein Fahrstreifenwechsel noch, 26 dass der Überholende seine Fahrgeschwindigkeit erhöht (OLG Düsseldorf NZV 1990, 319 mwN; OLG Düsseldorf DAR 2004, 596). Auch wer mit gleichbleibender Geschwindigkeit – etwa auf dem rechten Fahrstreifen der Autobahn – an langsameren Benutzern des linken vorbeizieht, überholt diese (OLG Celle VerkMitt 1963, 121; OLG Frankfurt a. M. VerkMitt 1962, 23; auch → Rn. 35), **nicht** aber, wer auf anderen, nicht zur selben Fahrbahn gehörenden Verkehrsflächen vorbeifährt, wie auf Parkplätzen (BayObLG VRS 66, 291) oder Seitenstreifen (OLG Düsseldorf VRS 91, 387). Das Vorbeifahren an einem am Straßenrand abgestellten Fahrzeuges ist kein Überholen (OLG München BeckRS 2014, 22483). Wer diese Verkehrsflächen aber dazu benutzt, um langsamere, auf der Fahrbahn für den Durchgangsverkehr fahrende, Fahrzeuge zu „überholen“, verstößt gegen das Gebot, die Fahrbahn zu benutzen (§ 2 Abs. 1) (OLG Düsseldorf NZV 1990, 278; OLG Oldenburg SVR 2019, 189).

Wer nur zum Zwecke der **Prüfung**, ob die **Verkehrslage** ein **Überholen** 27 **zulässt**, etwas nach links ausschert, überholt noch nicht (BayObLG DAR 1988, 366). Er darf aber auch zu diesem Zweck nach § 1 Abs. 2 die Straßenmitte nur überschreiten, wenn die Gefährdung entgegenkommender Verkehrsteilnehmer ausgeschlossen ist (OLG Düsseldorf VerkMitt 1966, 8; OLG Hamm VersR 1996, 181); also nicht an unübersichtlichen Stellen oder so nahe hinter dem vorausfahrenden Fahrzeug, dass er entgegenkommende Fahrzeuge erst spät sehen und vor ihnen nicht wieder rechtzeitig nach rechts ausweichen kann.

Wer an einem auf dem Seitenstreifen fahrenden Verkehrsteilnehmer vorbeifährt, 28 überholt nicht iSv § 5.

Zum Verhältnis Vorfahrt – Überholen → § 8 Rn. 7a, → § 18 Rn. 8, 14f. 29

2. Beginn des Überholens. Das als Regel vorgeschriebene Linksüberholen 30 beginnt spätestens mit dem Ausscheren (→ Rn. 107) auf die linke Fahrbahnhälfte oder die Überholspur (BGH NJW 1974, 1205; OLG Düsseldorf zfs 1986, 94; OLG Koblenz NZV 1993, 318).

Ein außerhalb des Anwendungsbereiches des § 5 begonnener Überholvorgang 31 wird nicht zu einem Überholen iSv § 5, wenn der langsame Verkehrsteilnehmer seine Fahrspurwechsel (OLG Hamm NJW-RR 2018, 1117).

Der Linksfahrer wird zum Überholer ab einer deutlichen Verkürzung des 32 Sicherheitsabstandes (§ 4) in Überholgeschwindigkeit (BayObLG DAR 1993, 269; OLG Düsseldorf NZV 1989, 441; OLG Karlsruhe NJW 1972, 962; Haubrich

NJW 1989, 1198) oder wenn er das vordere Fahrzeug so weit eingeholt hat, dass er sich unter Berücksichtigung seiner Fahrgeschwindigkeit nicht mehr hinter ihm einordnen kann (OLG Hamm DAR 1962, 134).

33 Wer zum Zwecke des Überholens auf den linken Fahrstreifen fährt, obwohl er diesen wegen der geringen Sichtweite beim Auftauchen von Gegenverkehr nicht mehr rechtzeitig räumen kann, ist wegen vollendeten verbotenen Überholens (Abs. 2 S. 1, evtl. § 315c Abs. 1 S. 2b StGB) ahnd- bzw. strafbar (BayObLG DAR 1968, 22). Andererseits ist es kein Überholen, wenn sich ein nachfolgender Verkehrsteilnehmer einem Vordermann zu schnell genähert hat, und um ein Auffahren zu verhindern, unter gleichzeitigem Bremsen rechts oder links neben das vorausfahrende Fahrzeug fährt, bis er seine Geschwindigkeit auf diejenige des vorderen Fahrzeugs ermäßigt hat (Mühlhaus DAR 1968, 169). Der Überholende ist nach § 3 Abs. 1 S. 2 nicht verpflichtet, seine Geschwindigkeit bei Annäherung an ein zu überholendes Fahrzeug zu ermäßigen, vielmehr muss er den Überholungsvorgang mit möglichster Beschleunigung durchführen (BGH BeckRS 1956, 103580; OLG Hamm r+s 2024, 914). Der Überholende ist nicht verpflichtet, möglichst frühzeitig einen Spurwechsel vorzunehmen, sondern nach § 2 Abs. 2 gehalten, möglichst lange möglichst weit rechts zu fahren (OLG Hamm r+s 2024, 914).

34 3. Ende des Überholens. Beendet ist der Überholvorgang mit dem Wiedereinordnen nach rechts mit ausreichendem Abstand oder, falls der Überholende auf dem Überholstreifen weiterfährt, einen so weiten Abstand von dem Überholten erreicht hat, dass sein Verbleiben auf dem Überholstreifen mit dem Überholen nicht mehr in innerem Zusammenhang steht (OLG Düsseldorf NZV 1988, 149; OLG Hamm DAR 2000, 265, im Einzelnen → Rn. 121 ff.).

34a Bremst ein Fahrzeugführer sein eigenes Fahrzeug bewusst aus verkehrs fremden Gründen stark ab, um den hinter ihm fahrenden Fahrer ohne Ausweichmöglichkeit zu einer Vollbremsung, insbesondere zum Stillstand, zu zwingen, ist der Tatbestand der Nötigung in der Gewaltalternative erfüllt (BGH NZV 1995, 325). Ob ein bewusst scharfes Abbremsen unter Verstoß gegen § 4 Abs. 1 S. 2, das in einem engen zeitlichen und situativen Zusammenhang mit dem Wiedereinscheren in die Fahrspur des Überholten erfolgt, vom Begriff des falschen Überholens iSd § 315c Abs. 1 Nr. 2b StGB noch oder nicht mehr erfasst ist, beurteilt sich danach, ob der Überholer vor dem zu betrachtenden Bremsmanöver zunächst auf die Fahrspur des Überholten mit so ausreichendem Abstand zum überholten Fahrzeug eingeschert ist, dass er den Überholten unter Berücksichtigung der von beiden Fahrzeugen gefahrenen Geschwindigkeiten nicht behinderte (BayObLG NZV 2025, 139).

35 4. Überholabsicht. Die Überholabsicht ist kein Begriffsmerkmal des Überholens (OLG Düsseldorf NZV 1990, 319; Mühlhaus DAR 1968, 169; s. aber BayObLG DAR 1993, 269 und OLG Düsseldorf VRS 66, 355, die zur Abgrenzung vom Nachfahren unter Nichteinhaltung des nötigen Abstands auf die äußerlich erkennbare Überholabsicht [durch Linksblinker oder Lichthupe] abstellen).

36 BGH VRS 35, 141 erachtet das Überholen zutreffend als einen rein tatsächlichen Vorgang, der auch ohne das Bewusstsein, einen anderen zu überholen, durchgeführt werden kann. Danach überholt zB derjenige rechts, der mit gleichbleibender Geschwindigkeit an einem links Fahrenden vorbeizieht, dessen Fahrgeschwindigkeit (zB an einer Bergstrecke) zurückfällt, auch wenn es ihm nicht darauf ankommt, vor diesen zu gelangen; selbst dann, wenn er das Vorziehen vor den

links Fahrenden gar nicht bemerkt. Ein solches Rechtsüberholen, das vor allem auf Autobahnen besonders gefährlich ist, soll durch das Verbot des Rechtsüberholens gerade vermieden werden, auch wenn der rechts Fahrende dadurch gezwungen wird, seine eigene höhere Geschwindigkeit zu vermindern (BGH NJW 1959, 442; OLG Celle VerkMitt 1963, 121; vgl. → Rn. 26, → Rn. 30; Mühlhaus DAR 1968, 171).

5. Überholweg. Der Überholweg setzt sich zusammen aus der seitlichen Versetzung nach links, dem reinen Überholweg und der anschließenden Versetzung nach rechts. Die Versetzung nach links muss so bald durchgeführt werden, dass der Überholende vom Vorausfahrenden immer den erforderlichen Abstand (s. auch → § 4 Rn. 2 ff.) einhält (OLG Hamm VRS 26, 219).

Die **Versetzung nach links** entfällt, wenn sich das überholende Fahrzeug schon vor dem Ansetzen zum Überholen auf der linken Fahrbahnseite befindet.

Der **Überholweg** setzt sich zusammen aus dem Abstand zum anderen Fahrzeug nach Erreichen der linken Fahrbahnseite, der Länge der beiden Fahrzeuge und dem Abstand, den der Überholende vor dem überholten Fahrzeug erreichen muss, bevor er sich wieder nach rechts vor dieses setzen darf.

Anschließend wird die **Rechtsbewegung** in einem weiteren S-Bogen durchgeführt.

6. Linksüberholen. Es ist links (auch von Radfahrern) zu überholen.

Dies gilt auch auf Einbahnstraßen und im Kreisverkehr.

7. Überholen mehrerer Fahrzeuge. S. → Rn. 127 ff.

IV. Zulässigkeit des Linksüberholens (Abs. 2)

1. Schutzzweck. Schutzzweck der Überholverbote des Abs. 2 S. 1 ist in erster Linie der Schutz des **Gegenverkehrs** und des **zu Überholenden** (BayObLG BayObLGSt 1961, 178). Darüber hinaus ist bezocheckt, einen möglichst übersichtlichen rechtsgeordneten Verkehr zu sichern. Insbes. sollen dann, wenn die Unübersichtlichkeit auf Witterungseinflüssen beruht, auch Zusammenstöße vermieden werden, die von der Behinderung der Sicht nach der Seite und des Orientierungsvermögens zu befürchten sind (BayObLG 21.9.1966 – 1b St 88/65, S. 12).

Überholverbote dienen auch dem Schutz **nachfolgender**, selbst verbotswidrig überholender **Verkehrsteilnehmer** (BGH VerkMitt 1968, 78).

Nicht geschützt werden der aus einem Grundstück in die Fahrbahn Einfahrende (OLG Hamm BeckRS 2014, 06528; OLG Saarbrücken VerkMitt 1980, 50) und der in ein Grundstück nach links abbiegenden Vorausfahrenden (BayObLG VRS 71, 68).

2. Grundsätzliche Verantwortlichkeit des Überholenden. a) Sicht. Das Überholen ist einerseits einer der gefährlichsten Verkehrsvorgänge, da sich auf der Überholbahn die Fahrzeuge aus beiden Richtungen mit hohen, im Falle eines Zusammenpralls in ihrer Auswirkung sich addierenden, Geschwindigkeiten entgegenkommen; andererseits ist es im Interesse der Flüssigkeit des Verkehrs nicht entbehrlich. Das Überholen ist daher nur zulässig, wenn bei Beginn des Überholvorgangs übersehbar ist, dass während des **ganzen Überholvorgangs** (vom Auscheren bis zum Wiedereingliedern) eine Behinderung des Gegenverkehrs „ausgeschlossen“ ist (KG DAR 2001, 467; OLG Köln DAR 1977, 192; s. dazu → § 10 Rn. 7) und ihm der benötigte Überholweg hindernisfrei zur Verfügung steht

(BGH NZV 2000, 291). Das ist nur dann der Fall, wenn der Überholende einen Abschnitt der Gegenfahrbahn einsehen kann, der zumindest so lang ist, wie die für den Überholvorgang benötigte Strecke zuzüglich des Weges, den ein entgegenkommendes, mit zulässiger Höchstgeschwindigkeit fahrendes Fahrzeug während des Überholens zurücklegt, es sei denn, die Breite der Straße lässt ein gefahrloses Überholen auch bei Gegenverkehr zu (OLG Düsseldorf DAR 1996, 290; NZV 1994, 290; OLG Hamm DAR 2000, 265).

48 Der Abschnitt, den der Überholende einsehen können muss, ist von der Stelle aus zu messen, an der der Überholvorgang noch gefahrlos abgebrochen werden kann. Der Fahrzeugführer hat vor jedem Überholen gründlich und gewissenhaft zu prüfen, ob es sich verantworten lässt (Überholen – im Zweifel nie!; BGH VersR 2000, 736).

49 Fehlschätzungen über Entfernungen und Geschwindigkeit anderer gehen zu seinen Lasten (BGH VerkMitt 1970, 17; OLG Hamm VersR 1999, 898). Außer der Gefährdung verbietet Abs. 2 „jede Behinderung“. Damit ist jede unzulässige Behinderung gemeint (→ § 1 Rn. 75 ff.; OLG Hamm VerkMitt 1975, 73). Deswegen ist das **Behinderungsverbot** des Abs. 2 weiter als die Überholverbote des § 18 Abs. 4 und § 26 Abs. 3 S. 1 sowie das Verbot des Fahrstreifenwechsels nach § 7 Abs. 4, die nur eine Gefährdung verbieten.

50 **b) Seitenabstand.** Vom Überholenden muss bis zur Beendigung des Überholvorgangs zu jedem Verkehrsteilnehmer ein genügender **Seitenabstand** eingehalten werden (OLG Karlsruhe NZV 1990, 199), nach **Abs. 4 S. 2, S. 3** besonders zu Fußgängern und Radfahrern (zum Seitenabstand beim Vorbeifahren → § 6 Rn. 46 ff.).

51 Reicht die zur Verfügung stehende Fahrbahnbreite zur Einhaltung des erforderlichen Abstandes nicht aus, darf der Vorausfahrende nur nach vorheriger Verständigung überholt werden (BayObLG BayObLGSt 1959, 233), während sonst vom Überholenden nicht verlangt wird, dass er sich Gewissheit verschafft, dass der andere die Überholabsicht erkannt hat (BGH VRS 13, 281).

52 Der erforderliche Seitenabstand beim Überholen von **Radfahrern, eKF-Führern** und **Fußgängern** beträgt **innerorts 1,5 m** und **außerorts 2 m** (Abs. 4 S. 3). Wer einen Radfahrt überholt, muss dessen schwankende Fahrlinie berücksichtigen (OLG Hamm NZV 2004, 631). Im Übrigen richtet sich der Abstand nach Lage des Einzelfalls (BGH VRS 31, 404), insbes. nach Fahrzeugart und Geschwindigkeit des Überholenden, Fahrbahnverhältnissen, Wetter und Verhalten des Eingeholten. Ein größerer Abstand ist erforderlich, wenn die vorgenannten Umstände besondere Vorsicht verlangen oder ein **Radfahrer** überholt wird, bei dem (insbes. an einer Steigung oder infolge Unsicherwerden durch das Vorbeifahren eines Lastzugs, Gegenwind oder viel Gepäck) mit seitlichen Schwankungen gerechnet werden muss; ein Abstand von 1,5–2 m genügt zwar idR (BGH VRS 31, 404; 27, 196; OLG Hamm NZV 1991, 466; 1995, 26; OLG Köln VRS 31, 158); bei Mitnahme eines Kindes verlangt OLG Karlsruhe DAR 1989, 299 zutreffend 2 m.

53 Wartet der Radfahrer am Fahrbahnrand, kann weniger als 1 m genügen (Bay-ObLG 13.1.1988 – 1 St 257/87). Auch Straßenbahnen dürfen einen Radfahrer nicht mit ungenügendem Abstand überholen (BGH VRS 34, 412).

54 **Radfahrer untereinander** haben uU 1 m zwischen den Fahrenden (KG VersR 2018, 1146) Abstand zu halten.

55 Beim Überholen von **Reitern** und unruhigen **Zugtieren** ist besondere Vorsicht geboten (OLG Hamm NZV 1994, 190). Beim Passieren wie auch beim

Begegnen mit einem Reiter sollte ebenfalls ein Seitenabstand von mindesten 1,5–2 m eingehalten werden (OLG Celle r+s 2018, 324).

Beim **Überholen radfahrender Kinder** sind besondere Vorsicht und größtmöglicher Abstand geboten, wenn nicht sicher ist, dass sie das Herannahen des Überholenden bemerkt haben. 56

Vorstehende Grundsätze gelten nicht ohne weiteres auch bei **Mofafahrer**, 57 soweit sie mit Motorkraft fahren, da bei ihnen – selbst beim Bergaufwärtsfahren – nicht mit den bei Radfahrern üblichen Schwankungen zu rechnen ist (OLG Düsseldorf VerkMitt 1975, 109).

c) Gegenverkehr. Bei Gegenverkehr darf ein Fahrer nur dann überholen, 58 wenn er mit Sicherheit eine Behinderung anderer ausschließen kann (BGH VRS 26, 86; OLG Celle VRS 34, 78; AG Minden BeckRS 2024, 18259). Der Überholer muss überblicken können, dass der gesamte Vorgang vom Ausscheren bis zum Wiedereingliedern gefahr- und behinderungsfrei möglich ist (BGH VersR 2000, 736; OLG Hamm DAR 2000, 265). Ist die Straße breit genug, darf der Überholende darauf vertrauen, dass ein noch genügend weit entfernter Gegenverkehr nach rechts ausweichen werde, wenn dies für ihn gefahrlos möglich ist (OLG Düsseldorf VerkMitt 1965, 143); ebenso, dass aus einer Reihe entgegenkommender, rechts hintereinanderfahrender Kraftradfahrer keiner während des Überholvorganges nach links ausschert (OLG Düsseldorf VerkMitt 1974, 123). Zum Überholen eines Radfahrers bei Gegenverkehr muss ein größerer seitlicher Abstand als je 1 m zum Radfahrer und zum entgegenkommenden Fahrzeug zur Verfügung stehen, wenn sich der Radfahrer auf das Überholwerden nicht erkennbar eingestellt hat (BayOblG BayObLGSt 1962, 234). Hält der Fahrer eines mit mäßiger Geschwindigkeit (25–30 km/h) fahrenden Pkw zu einem entgegenkommenden rüstigen Fußgänger einen Sicherheitsabstand von 0,70 m ein, braucht er mit dessen Erschrecken und einer darauf beruhenden Fehlreaktion nicht zu rechnen; anders, wenn der Fußgänger das Fahrzeug nicht bemerkt hat oder unaufmerksam gewesen ist (BGH VRS 30, 101).

Der Überholende darf nicht darauf **vertrauen**, dass sich Teilnehmer am Gegenverkehr mit vorschriftsmäßiger Geschwindigkeit bewegen. Er braucht aber nicht mit einer grob unvernünftigen Geschwindigkeit anderer zu rechnen (BGHSt 8, 200).

Bei **Dämmerung** muss der Überholende auch unbeleuchteten Gegenverkehr 60 in Rechnung stellen (OLG Köln VRS 40, 184; OLG Hamm VRS 62, 214). Nach Einbruch der Dunkelheit braucht sich die Sorgfalt allerdings nur auf beleuchtete Fahrzeuge zu erstrecken (OLG Hamm VersR 1999, 898).

d) Gemeinsame mittlere Fahrsteifen. Steht beiden Fahrtrichtungen 61 **gemeinsam** ein in der Mitte **verlaufender Fahrstreifen** zum Überholen zur Verfügung, darf dort auch bei Gegenverkehr überholt werden.

Vorrang hat nach dem **Prioritätsprinzip**, wer dazu zuerst korrekt ansetzt 62 (OLG Koblenz VRS 66, 219). Erkennt jedoch ein Überholender, dass sein Vorrang vom Gegenverkehr nicht beachtet wird, muss er das Überholen sofort abbrechen.

e) Zweitüberholen. Das Zweitüberholen, dh das Überholen eines Fahrzeugs, 63 das selbst gerade ein anderes überholt, ebenso wie das Überholen eines Fahrzeugs, das gerade an einem stehenden vorbeifährt, ist auf zweistreifiger Autobahn aus-

nahmslos unzulässig (OLG Düsseldorf VRS 22, 471; OLG Schleswig VerkMitt 1961, 72; Schmidt DAR 1962, 351).

- 64 Auf anderen Straßen ist das Zweitüberholen zulässig, wenn die von Gegenverkehr freie Fahrbahn zur gefahrlosen Durchführung mit den nötigen Seitenabständen ausreicht (BGH VRS 17, 331). Es setzt jedoch stets voraus, dass drei Fahrzeuge ausreichend nebeneinander fahren können (BayObLG DAR 1962, 272).
- 65 **3. Übersicht über die Überholstrecke (Abs. 2 S. 1).** Übersichtlichkeit ist ein **Rechtsbegriff** (dazu auch → § 2 Rn. 40 ff., → § 3 Rn. 25, § 12 Abs. 1 S. 1 und § 315c Abs. 1 Nr. 2d und 2e StGB [→ StGB § 315c Rn. 24]). Der Richter muss die Umstände darlegen, auf denen die Unübersichtlichkeit beruht, und die Sichtweite feststellen (BayObLG BayObLGSt 1951, 546). Eine Stelle ist unübersichtlich, wenn der Fahrzeugführer den Verkehrsablauf wegen ungenügenden Überblicks über die Straße nicht vollständig übersehen und deshalb Hindernisse und Gefahren nicht rechtzeitig bemerken und ihnen sicher begegnen kann (zum Überholen eines Lastzuges in lang gezogener Rechtskurve OLG Köln VerkMitt 1987, 13).
- 66 Die **Unübersichtlichkeit** hängt nicht nur vom Gelände, sondern auch von der Geschwindigkeit der beiden Fahrzeuge ab, da ein Straßenstück nur übersichtlich ist, wenn der Ablauf des Überholvorgangs auf der insgesamt zum Überholen benötigten Strecke auch unter Berücksichtigung des Gegenverkehrs (→ Rn. 58 ff.) überblickt werden kann (BGH BeckRS 1955, 31191847; OLG Celle NZV 1993, 437 [Überholen bei nur geringem Geschwindigkeitsunterschied und nur 600 m Sichtweite]; OLG Köln VRS 65, 392). Dabei muss auch die Strecke berücksichtigt werden, die ein möglicherweise mit zulässiger Höchstgeschwindigkeit entgegenkommendes Fahrzeug, das aus dem nicht einsehbaren Raum kommt, bis zur Begegnung zurücklegt; es sei denn, die Breite der Straße lässt ein gefahrloses Überholen auch bei Gegenverkehr zu (OLG Düsseldorf NZV 1994, 290; DAR 1996, 290; OLG Hamm DAR 2000, 265).
- 67 Die erforderliche **Mindestsichtweite** für das Überholen ergibt sich demnach aus der Summe der Strecken des Überholenden und des Gegenverkehrs bis zur Begegnung (OLG Düsseldorf DAR 1996, 290; OLG Hamm NStZ-RR 2013, 181; VerkMitt 1966, 142). Letztlich gilt, dass nach Abs. 1 und 2 nur überholen darf, wer übersehen kann, dass während des ganzen Überholvorgangs jede Behinderung des Gegenverkehrs ausgeschlossen ist. Das ist nur dann der Fall, wenn der Überholende einen Abschnitt der Gegenfahrbahn einsehen kann, der zumindest so lang ist, wie die für den Überholvorgang benötigte Strecke, zzgl des Weges, den ein entgegenkommendes, mit zulässiger Höchstgeschwindigkeit fahrendes Fahrzeug während des Überholens zurücklegt; es sei denn, die Breite der Straße lässt ein gefahrloses Überholen auch bei Gegenverkehr zu (OLG Hamm NStZ-RR 2013, 181).
- 68 Das **Gelände außerhalb** der Straße wie die Möglichkeit, dass Nebenwege in sie einmünden, begründet die Unübersichtlichkeit nicht (→ § 2 Rn. 34). Bei Annäherung an eine nicht einsehbare Seitenstraße ist das Überholen unzulässig, wenn die Gefahr besteht, dass einbiegenden Vorfahrtberechtigten die Weiterfahrt abgeschnitten wird (OLG Hamm VRS 51, 68). Wer überholen will, muss sich auch auf solche, noch nicht wahrnehmbare auf der Straße mit Vorfahrt nahende Fahrzeuge einstellen, die möglicherweise in seine Straße einbiegen werden (§ 8 Abs. 2 letzter S.).
- 69 Die **Unübersichtlichkeit** kann auch **durch andere Sichthindernisse** begründet werden, zB durch Dunkelheit, die durch Reichweite der Scheinwerfer

nicht beseitigt werden kann (BGH VRS 3, 247; BayObLG BayObLGSt 1968, 15; 1955, 96; 1952, 45), durch längere Blendwirkung entgegenkommender Fahrzeuge (OLG Stuttgart DAR 1965, 103), durch einen Platzregen oder dichten Schneefall. Bei dichtem Nebel darf auch dann nicht überholt werden, wenn die rechte Fahrbahnseite nicht verlassen wird, weil der Fahrzeugführer nicht ausschließen kann, dass Gegenfahrzeuge teilweise auf seinen Fahrstreifen geraten könnten (dazu → Rn. 99 ff.). Ein haltendes oder vorausfahrendes Fahrzeug oder eine unklare Verkehrslage macht die Straße meistens nicht unübersichtlich (OLG Hamburg VerkMitt 1967, 134; OLG Hamm VerkMitt 1971, 9; auch → § 2 Rn. 39 ff.).

An einer unübersichtlichen Stelle überholt auch, wer dort den Überholvorgang 70 einleitet und sich dann auf einem übersichtlichen Straßenstück wegen Gegenverkehr genötigt sieht, sich in gefährlicher Weise zu knapp vor den Überholten zu setzen (OLG Düsseldorf VerkMitt 1966, 80). Wer umgekehrt auf einer zunächst übersichtlichen Strecke das Überholen eingeleitet hat, es aber wegen Annäherung an eine nicht mehr übersehbare Stelle nicht mehr gefahrlos beenden kann, verstößt nicht gegen Abs. 2 S. 1, wenn er das Überholen auf dem noch übersichtlichen Teil der Strecke abbricht (BayObLG BayObLGSt 1952, 179; OLG Hamm VerkMitt 1966, 142). Abs. 2 S. 1 geht Abs. 3 S. 1 als Spezialregelung selbst dann vor, 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** 71 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; dazu → § 4 Rn. 18 ff.; auch Bouwmann zfs 2019, 184). Wer eine wartende Fahrzeugkolonne überholt, muss für den Querverkehr freigelassene Lücken (**Lückenfall**) an Kreuzungen und Einmündungen beachten und dort mit Querverkehr rechnen (BGH r+s 2024, 826; VersR 1969, 756; OLG Hamm NJW 1992, 2239). Das gilt auch, wenn eine Fahrzeugreihe vor einer Einmündung ins Stocken gerät. Wer diese Reihe überholen oder an dieser vorbeifahren will, hat mit dem Vorhandensein ihm unsichtbarer Hindernisse rechnen und seine Geschwindigkeit darauf einstellen (BGH r+s 2024, 826 mwN). Gleichzusetzen ist die Situation, wenn sich die Lücke vor einer besonders signifikanten Grundstückseinfahrt (zB Tankstelle, Schnellrestaurant) auftut (OLG Hamm r+s 2019, 44; OLG Köln BeckRS 2015, 2081; OLG Frankfurt a. M. DAR 2006, 156; aA KG NZV 1998). Wahrt der Ein- bzw. Anfahrende das Vorfahrtsrecht des fließenden Verkehrs nicht und kommt es deshalb zu einem Unfall, hat er idR überwiegend – uU sogar allein – für die Unfallfolgen einzustehen (BGH r+s 2024, 826; BGH r+s 2011, 530). Wegen des Überholens mehrerer Fahrzeuge → Rn. 127 ff., → § 7 Rn. 21 ff.

Auf **mehrspurigen Fahrbahnen** für 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 Einkleitung des Überholens wissen, ob und wo er sich wieder rechts einordnen kann (OLG Hamburg VRS 43, 385; Mühlhaus DAR 1973, 38; aA OLG Saarbrücken VRS 42, 379; vgl. → Rn. 121 ff.).

4. Wesentlich höhere Geschwindigkeit (Abs. 2 S. 2). Die Geschwindigkeit 73 des Überholenden muss wesentlich höher sein als diejenige des Überholten. Zweck der Vorschrift ist es, eine Behinderung des übrigen Verkehrs durch unge-

wöhnlich 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 ist auch zu berücksichtigen, ob das überholende Fahrzeug mit der auf der Straße üblichen Geschwindigkeit oder erheblich langsamer fährt.

74 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). Während im Allgemeinen eine Geschwindigkeitsdifferenz von 5–10 km/h nicht ausreicht (BGH VRS 30, 349; VerkMitt 1959, 28 mAnm Booß; BayObLG NZV 2024, 553), ist es andererseits zulässig, dass ein Pkw innerhalb einer geschlossenen Ortschaft mit einer Geschwindigkeit von 50 km/h ein Fahrzeug, das mit 40–45 km/h fährt, überholt (BGH VersR 1968, 1040; BayObLG VRS 15, 302; OLG Bremen VRS 28, 50); denn auf eine erhebliche Differenzgeschwindigkeit kommt es nicht an, wenn der Überholende mit der zugelassenen Höchstgeschwindigkeit fährt (BGH VerkMitt 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).

75 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 (Bay-ObLG 29.3.1967 – 1b St 17/67). 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 (Hentschel/König/König Rn. 32; OLG Zweibrücken NJW 2010, 885).

76 Fahrzeugen und Fahrzeugkombinationen mit Überlänge (wie Sattelzug, Gigaliner; § 3 S. 1 Nrn. 2–5 LkwÜberLStVAusnV) ist das Überholen untersagt. Diese Fahrzeuge dürfen nur Fahrzeuge überholen, die nicht schneller als 25 km/h fahren können (§ 9 Abs. 2 LkwÜberLStVAusnV; vgl. Hentschel/König/König Rn. 32; BVerfG NVwZ 2014, 1219).

77 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 Ausnahmestand 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 (BGH 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