

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.).

Die **Unübersichtlichkeit** kann auch **durch andere Sichthindernisse** 69 begründet werden, zB durch Dunkelheit, die durch Reichweite der Scheinwerfer nicht beseitigt werden kann (BGH VRS 3, 247; 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 übersichtbare 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 (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** überholen 71 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 Kfz-Schlange überholt, muss für den Querverkehr freigelassene Lücken (**Lückenfall**) 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. 127 ff., → § 7 Rn. 21 ff.

Auf **mehrspurigen Fahrbahnen** für eine Richtung ist das Überholen in Kurven 72 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 (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 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 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), 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 StVO).
- 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 (BayObLG 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/Dauer/König Rn. 32; OLG Zweibrücken NJW 2010, 885).
- 76 Fahrzeugen und Fahrzeugkombinationen mit Überlänge (wie Sattelzug, Gigaliner; § 3 S. 1 Nrn. 2–5 LkwÜberLStVAusV) ist das Überholen untersagt. Diese Fahrzeuge dürfen nur Fahrzeuge überholen, die nicht schneller als 25 km/h fahren können (§ 9 Abs. 2 LkwÜberLStVAusV; vgl. Hentschel/König/Dauer/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 Ausnahmeumstand 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 anderen Fahrzeugs muss auch derjenige absehen, der bei Durchführung des Überholvorgangs gezwungen wäre, seine Geschwindigkeit so zu steigern, dass er mit der Möglichkeit des Schleuderns rechnen müsste (BGH VersR 1966, 1156).
- 78 **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, muss er die Überholung abrechnen 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 abrechnen 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.

V. Überholverbote (Abs. 3, Abs. 3a)

1. Normzweck. Die Überholverbote des **Abs. 3** (unklare Verkehrslage **79** [Nr. 1], Untersagung durch Zeichen [Nr. 2]) und **Abs. 3a** (besondere Fahrzeuge bei widriger Wetterlage) schützen den Gegenverkehr, Vorausfahrende und den nachfolgenden Verkehr (BGH VR 68, 578; Hentschel/König/Dauer/König Rn. 33). Daher ist ein Überholen bei unklarer Verkehrslage (→ Rn. 80 ff.) sowie bei angeordneten Überholverböten (→ Rn. 90 ff.) unzulässig.

2. Unklare Verkehrslage (Abs. 3 Nr. 1). Eine **unklare Verkehrslage**, gleich **80** aus welchem Grund (Abs. 3 Nr. 1), liegt vor, wenn der Überholende nach den gegebenen Umständen mit einem ungefährlichen Überholvorgang nicht rechnen darf (BayObLG NZV 1990, 318; KG NZV 2010, 506; DAR 2001, 467; VerkMitt 1990, 91; OLG Düsseldorf BeckRS 2008, 11857; NZV 1997, 491; 1996, 119; 1994, 446; OLG Karlsruhe NZV 1999, 166; OLG Köln VRS 89, 432; AG Bad Segeberg BeckRS 2011, 16727; auch → § 3 Rn. 33), wenn also die Verkehrslage unübersichtlich (→ Rn. 65 ff.) bzw. ihre Entwicklung nach objektiven Umständen (OLG Düsseldorf BeckRS 2008, 11857) nicht zu beurteilen ist (OLG Zweibrücken VerkMitt 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. In Betracht kommen Zweifel, **81** 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 NZV 2010, 506; VerkMitt 1987, 106; 1992, 31; OLG Hamm VRS 53, 138; OLG Köln MDR 2011, 290; OLG Saarbrücken NJW-Spezial 2010, 746). Gleiches gilt bei Sichtbehinderung durch ein vorausfahrendes Fahrzeug (BGH DAR 1996, 11), Straßenführung (BGH NZV 1996, 27) oder schlechte Witterung (OLG Koblenz VRS 47, 31 [Nebel; hierzu → Rn. 99 ff.]; OLG Hamm VRS 25, 443 [Blendung durch Sonne]).

Entsprechendes gilt bei fehlender Sicht auf das Richtungszeichen eines Vorfahrenden (**82** → Rn. 103 ff.), wenn ein solcher das linke Richtungszeichen gesetzt, sich aber nicht links eingeordnet hat (vgl. → Rn. 173 ff.), sondern zunächst einen Schlenker nach rechts macht (KG VerkMitt 1990, 67); wenn ein verkehrsgerechtes Verhalten unsicher ist (OLG Hamm VRS 48, 461; OLG Stuttgart VerkMitt 1990, 9); wenn mehrere Kfz ohne ersichtlichen Grund auf dem linken Fahrstreifen warten (KG VerkMitt 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; s. auch OLG Düsseldorf VRS 63, 339); wenn jemand nach links ausholt, um nach rechts in ein Grundstück einzufahren (OLG Saarbrücken VerkMitt 1978, 109), bei einem nicht

eindeutig nach rechts abbiegenden Fahrzeug, welches einen Radweg in Anspruch nimmt; wenn nach Auflösung eines Hindernisses mehrere Verkehrsteilnehmer gleichzeitig überholen wollen (OLG Celle VerkMitt 1979, 51).

- 83 Unklar ist die Lage, wenn in unübersichtlichen Kurven mit Gegenverkehr zu rechnen ist (OLG Köln VerkMitt 1987, 13); wenn der Verkehrsraum vor einer Kolonne nicht voll übersehbar ist (OLG Braunschweig VRS 85, 409); wenn die Verlangsamung der Geschwindigkeit des Vorausfahrenden iVm 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). Fährt der Vorausfahrende besonders auffällig und über eine längere Zeit langsam (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).
- 84 Eine unklare Situation liegt vor, wenn in einer haltenden Fahrzeugschlange erkennbar eine Lücke freigehalten ist, um dem Querverkehr das Überqueren oder aus einer Tankstelle das Einfahren zu ermöglichen (BayObLG NZV 1988, 77; BayObLGSt 1971, 2; 1965, 28; KG VerkMitt 1992, 486; 1991, 23; OLG Hamm NZV 1992, 238; anders, wenn die Kolonne noch fährt); wenn ein Straßenmeister-Lkw straßenmittig steht und den linken Fahrtrichtungsanzeiger 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, 8691); 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 Spitzenfahrzeug den Blinker gesetzt hatte (OLG Stuttgart VersR 2011, 1460).
- 85 Mit dem Überholen von „beschleunigungsfreundlicheren“ Motorrädern muss der Kfz-Fahrer rechnen (OLG Koblenz BeckRS 2020, 25293 [$\frac{1}{3}$ zu $\frac{2}{3}$ zu Lasten des Pkw]).
- 86 **Keine unklare Verkehrslage** besteht bei bloß abstrakter Gefahrenlage (OLG Düsseldorf NZV 1996, 119) bzw. allein im Annäherungsbereich einer Kreuzung, wenn ein Abschluss des Überholens vor dem Z 276 unsicher ist (OLG Düsseldorf VRS 65, 64); beim Zufahren auf eine Kreuzung, in der das Linksabbiegen erlaubt ist (OLG München BeckRS 2020, 28371); eine langsame Kolonne überholt wird (BayObLG bei Rüdth 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).
- 87 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 Fahrbahnmittle hinaus nach links gelenkt wird (OLG Stuttgart VRS 65, 66; OLG Zweibrücken VRS 57, 135). 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). Es besteht noch keine unklare Verkehrslage (BayObLG 26.5.1987 – RReg. 1 St 44/87 nach Bär DAR 1988, 361; BayObLGSt 1974, 64; VRS 64, 55; OLG Frankfurt a. M. VerkMitt 1973, 127), 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 (BayObLGSt 1986, 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. 80 ff.), geschweige denn ein Richtungszeichen gegeben. 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 (BGH VersR 1964, 513; NJW 1959, 250; OLG Hamm VRS 41, 37) und keine besonderen Umstände hinzutreten (OLG Köln VRS 65, 392), weil dann das Abbiegen noch nicht unmittelbar bevorstehe. Eine unklare Verkehrslage liegt nicht schon vor, wenn das vorausfahrende Fahrzeug verlangsamt und sich bereits etwas zur Fahrbahnmitte hin eingeordnet hat (KG MDR 2011, 97; 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 BayObLGSt 1985, 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. 175, → § 9 Rn. 8 f.). Allein ein gelbes Blinklicht begründet noch keine unklare Verkehrslage (OLG Düsseldorf BeckRS 2017, 108496).

Überholen 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. 65 ff., → Rn. 99 ff.).

3. Überholverbote durch Verkehrszeichen (Abs. 3 Nr. 2). Der Beginn der Verbotsstrecke wird durch **Z 276, Z 277**, ihr Ende durch **Z 280–282** bezeichnet. Von der Kennzeichnung des Endes der Verbotsstrecke darf nur abgesehen werden, wenn das Verbotsschild 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 Verbotsschild 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 (Überholverbot für Kfz aller Art) bezweckt nicht nur den Schutz des Gegenverkehrs, sondern auch den des vorausfahrenden und nachfolgenden (BGH NJW 1974, 1205). Es gilt daher für Links- und (sonst zulässiges) Rechtsüberholen

(OLG Hamburg VerkMitt 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 BGH NJW 1981, 1968; OLG Köln VRS 67, 374; dazu → § 2 Rn. 90 ff. und → Rn. 170 f.). Das Zeichen verbietet **allen** Kfz-Führern (auch Kraffradfahrern; ohne verfassungswidrig zu sein: OLG Düsseldorf VRS 60, 313; OLG Köln VRS 60, 153; VerkMitt 1981, 63; OLG Frankfurt a. M. VRS 60, 139; OLG Koblenz VRS 60, 387; 59, 467; aA AG Düren NJW 1980, 1117: Verstoß gegen Art. 3 Abs. 1 GG) das Überholen.

- 94 **Z 277** gilt nur für Kfz über 3,5 t (einschließlich Anhänger) mit Ausnahme von PKW (auch nicht mit Anhänger; OLG Frankfurt a. M. VRS 66, 60), Omnibussen und Kraffrädern mit Beiwagen. Erfasst sind auch Wohnmobile über 3,5 t (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).
- 95 Erlaubt ist das Überholen von nicht-motorisierten Fahrzeugen und Kraffrädern, auch wenn sie Anhänger mitführen (Erl. d. BMV v. 27.11.1959, VkB1. 1959, 535).
- 96 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 Überholverbotsschild verbietet nicht nur die Einleitung, sondern auch die Fortsetzung und Beendigung eines vorher eingeleiteten Überholvorganges (OLG Schleswig VerkMitt 1964, 28). Im Verkehr auf mehreren Fahrstreifen für nur eine Richtung ist das Überholverbotsschild beachtet, wenn der Überholende bis zum Zeichen das 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 (BGH NJW 1974, 1205).
- 97 Zum Überholen an Fahrstreifenbegrenzung (**Z 295**) → § 2 Rn. 91 ff.
- 98 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 (BGH NJW 1975, 1330; 1974, 1205) 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 diejenigen, der eine durch Richtungspfeile markierte Spur für Linksabbieger befährt (OLG Köln VerkMitt 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.

4. Überholverbot bei extrem schlechter Sicht (Abs. 3a). Diese – iVm 99
Geschwindigkeitsregelung in § 3 Abs. 1 S. 3 (→ § 3 Rn. 19a) zu sehende – Vor-
schrift lässt die sonstigen Überholverbote (→ Rn. 79 ff.) unberührt und regelt
das Verhalten in einem speziellen Fall der „unklaren Verkehrslage“.

Es gelten daher auch hier die entsprechenden Ausführungen (→ Rn. 80 ff. 100
sowie → § 3 Rn. 33) und die sonstigen allgemeinen Überholregeln und -begriffe
(zB → Rn. 30 ff.). Das würde theoretisch auch das Überholen von Fußgängern
und Radfahrern verbieten (→ Rn. 25), was aber wenig sinnvoll erscheint (dage-
gen mit Recht Hentschel/König/Dauer/König Rn. 38a).

Das Verbot gilt auf allen Straßen, insbes. auch auf Autobahnen, wenn die 101
Sichtweite weniger als 50 m (= Regelabstand der Leitpfosten) beträgt, jedoch
nicht für Pkw und Lkw bis inkl. 7,5 t.

VI. Pflichten beim Überholvorgang (Abs. 4)

1. Stillstand. Die Pflichten (insbesondere Abstandsregeln) für den Überhol- 102
vorgang gelten nicht für im Stillstand befindliche Verkehrsteilnehmer (wie
geparkte Fahrzeuge, stehende Radfahrer oder Fußgänger).

2. Vortritt des Vorausfahrenden. Ein begrenztes **Überholvorrecht** lässt sich 103
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 Über-
holabsicht zurückzustellen hat, wenn ein nachfolgender Verkehrsteilnehmer sei-
nerseits bereits im Überholen begriffen ist oder dazu angesetzt hat. Danach hat
derjenige den Vortritt, der zum Überholen in zulässiger Weise (→ Rn. 106 ff.,
→ Rn. 130) zuerst angesetzt hat (BGH VRS 72, 22; KG VerkMitt 1995, 41;
Hentschel/König/Dauer/König Rn. 40).

Das gilt allerdings nicht, wenn der Vorausfahrende seinerseits bereits erkennbar 104
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 einzurich-
ten hat (KG VerkMitt 1995, 41; OLG Celle VersR 1979, 476). Im Zusammenhang
mit dem auch sonst im Verkehrsrecht geltenden Prioritätsgrundsatz (zB → § 2
Rn. 74, 76) ist zB beim Auflösen einer Kolonne dem jeweiligen Vorausfahrenden
der Vortritt zu gewähren (OLG Schleswig DAR 1975, 76; s. aber KG NZV 1995,
359).

Ein absolutes **Vorrecht** des **vorausfahrenden** oder des **schnelleren** gegenüber 105
dem langsameren Verkehrsteilnehmer gibt es jedoch nicht. Vortritt hat grundsätz-
lich derjenige, der zuerst eindeutig seine Überholabsicht angekündigt hat (AG
Ludwigslust SP 2000, 261).

3. Gesteigerte Sorgfaltspflicht vor Ausscheren (Abs. 4 S. 1). Die gesteigerte 106
Sorgfaltspflicht gegenüber dem nachfolgenden Verkehr ist auf **alle** Straßen
ausgedehnt, soweit das Überholen ein Ausscheren erfordert. Nach Abs. 4 S. 1
muss eine Gefährdung des nachfolgenden Verkehrs **ausgeschlossen** sein (OLG
Koblenz VRS 59, 36; → Rn. 47, → § 10 Rn. 7). Es ist äußerste Sorgfalt sowohl
in subjektiven als auch im objektiven Bereich erforderlich (OLG Schleswig MDR
2010, 144). Dabei verbietet schon der geringste verbleibende Zweifel das Verhal-
ten, 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), ihn also nicht zu scharfem Bremsen oder zu ungewöhnlichem Fahrmanöver veranlasst (BGH VRS 17, 223; OLG Celle VRS 40, 218; OLG Köln VRS 44, 436). Maßgeblich ist hier die Verkehrsdichte.

- 107** **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. Hierunter fallen (nach dem unter → Rn. 50 ff. 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 (s. 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.
- 108** Der Gefährdungsausschluss verlangt eine besonders sorgfältige **Rückschau** (OLG Jena NZV 2006, 147; OLG Karlsruhe DAR 1988, 163). Die Rückschaulpflicht 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 Rütth 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 (BGH NJW 1954, 481; VRS 17, 344; 18, 36; OLG Hamm VRS 39, 290; OLG Karlsruhe NZV 1992, 248). Die Gefährdungsmöglichkeit hängt von der Geschwindigkeitsdifferenz 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).
- 109** Bei der gebotenen Rückschau muss der Fahrer den Bereich, der in seinem Rückspiegel nicht erblickt werden kann (**toter Winkel**), kennen und dies bei der Dauer der rückwärtigen Beobachtung berücksichtigen, bevor er nach links ausbiegt (OLG Celle VRS 32, 384; OLG Hamm VRS 32, 146). 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.
- 110** 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