

# Straßenverkehrsrecht: StVR

Burmann / Heß / Hühnermann / Jahnke

26. Auflage 2020  
ISBN 978-3-406-73877-7  
C.H.BECK

schnell und portofrei erhältlich bei  
[beck-shop.de](https://www.beck-shop.de)

Die Online-Fachbuchhandlung [beck-shop.de](https://www.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](https://www.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](https://www.beck-shop.de) für sein umfassendes Spezialsortiment im Bereich Recht, Steuern und Wirtschaft mit rund 700.000 lieferbaren Fachbuchtiteln.

Wer überholen will, hat **vorher auch zu prüfen**, ob innerhalb der Überholstrecke ein Überholverbottsschild 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 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.

Mit der 46. **VO zur Änderung straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften** 30a 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).

**c) 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 f. 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 (= Regelanstand der Leitpfosten) beträgt, jedoch nicht für Pkw und Lkw bis inkl. 7,5 t.

**5. Pflichten gegenüber dem nachfolgenden Verkehr. a) 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 Überholwilige 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 **schnellere** 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).

- 33 b) 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. 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 *Riith* 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).
- 34 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.
- 35** 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 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). 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.

Die **Rückschaupflicht** besteht auch, wenn der Überholende die Überholbahn **36** 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.).

Der Überholende darf grundsätzlich darauf **vertrauen**, dass der Vorausfahrende **37** 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.

- 38 **c) Abs. 4 S. 3 und 4: Wieder rechts einordnen.** Abs. 4 S. 3 und 4 enthält ein spezielles **Rechtsfahrgebot** (OLG Düsseldorf NZV 1997, 321). Der Überholer muss sich sobald wie möglich wieder rechts einordnen; es gilt (besonders) auch auf Autobahnen. Das Linksüberholen endet idR nicht damit, dass der Überholende vor dem Überholten einen Vorsprung erreicht hat, sondern erst mit dem Einordnen des Überholenden auf der rechten Fahrbahnseite (BGHSt 25, 293 = NJW 1974, 1205; OLG Hamm DAR 2000, 265). Das Wiedergewinnen der rechten Fahrbahnseite ist auch dann noch ein Teil der Überholung, wenn es über Gebühr verzögert wird, außer wenn sich das überholende Fahrzeug bereits so weit vom überholten entfernt hat, dass sein Verbleiben auf der Überholbahn mit der Überholung in keinem inneren Zusammenhang mehr steht (BayObLG VRS 35, 280). Der Überholende darf sich vor den Überholten nur in einem solchen Abstand setzen, dass zwischen der Rückseite seines Fahrzeugs und dem nachfolgenden Verkehrsteilnehmer ein Abstand verbleibt, der den Weg deutlich übersteigt, den letzterer in einer Sekunde zurücklegt (vgl. auch OLG Köln VRS 26, 206); weniger als 20 m Abstand sind bei 80 km/h zu kurz (OLG Düsseldorf VRS 64, 8). Der Überholende **darf** sich in einem wesentlich **größeren** als dem Mindestabstand vor dem Überholten nach rechts einordnen, um diesen nicht zu behindern. Der doppelte Mindestabstand ist zulässig (BayObLG 68, 57 (60) = VRS 35, 421 (423)). Ein etwas **kürzerer Abstand** genügt nur, wenn der Überholende erheblich schneller als der Überholte fährt und die rechte Fahrbahnseite vor dem Überholten frei ist, sodass der Überholende den erforderlichen Abstand ohne Gefährdung des anderen erreicht (BayObLG 62, 133 = VRS 23, 388; 62, 186 (188) = VRS 23, 466). Keinesfalls darf aber der Überholende die Fahrspur des Überholten „**schneiden**“, dh in gefährlicher Nähe sich vor diesen setzen (s. OLG Düsseldorf VRS 64, 7), was nach den §§ 240 und 315c Abs. 1 S. 2b StGB strafbar sein kann (s. *Fischer StGB* § 315c Rn. 6a und OLG Köln NZV 1995, 405).
- 39 Schert der Überholende in eine **Lücke** zwischen zwei rechts fahrenden Fahrzeugen ein, so muss er auch zu dem vorderen Fahrzeug den gleichen Abstand einhalten (OLG Düsseldorf VM 1965, 141). Eine Lücke reicht zum Einscheren also aus, wenn beide Abstände zusammen ein Weg in 3 sec oder eine ganze Tachometerzahl (vgl. → § 4 Rn. 3 f., 18), zuzüglich der Länge des einscherdenden Fahrzeugs entspricht. Wird eine **Kolonne** überholt, die so dicht aufgeschlossen fährt, dass zwischen den einzelnen Fahrzeugen keine Lücke besteht, die nach dem Dargelegten ein Rechtseinscheren zulässt, so ist das Überholen erst abgeschlossen, wenn sich der Überholende vor das erste Fahrzeug der Kolonne gesetzt hat (vgl. aber § 4 Abs. 2). Wer überholt, obwohl er sich bei Auftauchen von Gegenverkehr in eine zu knappe Lücke hineinzwängen muss, handelt grob verkehrswidrig (§ 315c Abs. 1 S. 2b StGB; OLG Düsseldorf VM 1965, 141).
- 40 Auf Fahrbahnen mit **mehreren Fahrstreifen** für eine Richtung gehört das Wiedereinordnen vor dem überholten Fahrzeug nicht zum Überholen (OLG Koblenz VRS 61, 460); dieses ist beendet, wenn der Überholende den Überholten so weit hinter sich gelassen hat, dass er sich ohne Gefährdung vor diesem einordnen könnte (BGHSt 25, 293 vgl. dazu → Rn. 21 und → Rn. 57 f.). Wer sich – auch auf der **Autobahn** – entgegen § 5 Abs. 4 S. 3 nicht alsbald wieder rechts einordnet, verstößt gegen § 2 Abs. 2 S. 1 (BGH VRS 10, 291; OLG Bremen DAR 1962,

189) und muss sich beim späteren Einordnen nach rechts darüber vergewissern, ob sich dort nicht inzwischen ein schnelleres Fahrzeug nähert, das durch den Fahrspurwechsel gefährdet werden kann (BayObLG 75, 61).

**d) Überholen mehrerer Fahrzeuge. „Weghupen, Wegblinken“.** Zum **41**  
**Überholen** darf auch dann auf die linke Seite gefahren werden, wenn sich dort Fahrzeuge in langsamer Fahrt befinden, die erst zum Verlassen der Überholbahn aufgefordert werden müssen (OLG Köln VRS 28, 287). Ebenso ist das Befahren der linken Fahrbahnseite zulässig, um zu prüfen, ob ein Überholen möglich ist, aber nicht an unübersichtlicher Stelle (OLG Düsseldorf VM 1966, 8; BayObLG DAR 1968, 22; → Rn. 8). Wer mehrere Fahrzeuge, die in Abständen auf der rechten Fahrbahnseite fahren, überholen will, muss zwischen den einzelnen Überholvorgängen die linke Fahrbahnseite nicht zugunsten eines schnelleren Nachfolgenden räumen, wenn er dies nur unter Verminderung seiner Fahrgeschwindigkeit durchführen (BayObLG 63, 78 = VRS 24, 456; 64, 93) oder vor dem nächsten Überholvorgang nur ganz kurz (weniger als 20 Sekunden) auf der rechten Seite bleiben könnte (BayObLG DAR 1990, 187; OLG Frankfurt a. M. VM 1964, 29 mAnm *Booß*; OLG Hamm VM 1967, 110 mAnm *Booß*; OLG Düsseldorf VM 1965, 68; OLG Karlsruhe VRS 55, 352). Dabei ist, wie bei jedem Überholen, vorausgesetzt, dass der Überholer eine wesentlich höhere Geschwindigkeit als die rechte Fahrzeugreihe einhält. Anderenfalls muss er schnelleren Überholern die linke Fahrbahnseite freigeben. Wer auf der Überholbahn einem Fahrzeug folgt, das wegen seiner zu geringen Geschwindigkeit zur Rückkehr auf die rechte Fahrbahnseite verpflichtet ist, muss beim Aufrücken eines weiteren schnelleren Überholers die linke Fahrbahnseite nicht räumen, wenn er selbst beabsichtigt, das langsame Fahrzeug an der Spitze zu überholen, sobald dieses die linke Fahrbahnseite verlässt (vgl. → Rn. 32). Der in der Mitte befindliche Fahrer kann aber in einem solchen Fall nach § 1 verpflichtet sein, seine eigene Überholabsicht dem langsamen Fahrer an der Spitze gem. Abs. 5 anzuzeigen und ihn zum Verlassen der Überholbahn aufzufordern. Dagegen hat er die linke Fahrbahnseite zu räumen, wenn er den langsamen Vordermann nicht überholen will; denn er befindet sich dann – ebenso wie dieser – wegen seiner im Verhältnis zu den rechts Fahrenden zu geringen Überholgeschwindigkeit zu Unrecht auf der Überholspur, solange sich der Verkehr nicht zum Fahren in mehreren Kolonnen nebeneinander verdichtet hat (BayObLG DAR 1968, 166).

Ein Nachfolgender darf den Vorausfahrenden durch **Hupen** oder (maßvolles!) **42**  
**Blinken** (BayObLG VRS 62, 218) nur dann zum Verlassen der linken Fahrbahnseite animieren, wenn dieser zur Rückkehr auf die rechte verpflichtet und in der Lage (!) ist (BayObLG DAR 1990, 187) und trotzdem keinerlei Anzeichen zum Verlassen der Überholspur erkennen lässt. Grob verkehrswidrig ist es aber, einen Überholer, der berechtigt die Überholbahn benutzt, im Interesse des eigenen schnelleren Vorwärtskommens „wegzuhupen“ oder „wegzublicken“ oder gar an ihn gefährlich nahe heranzufahren. Ein solches Verhalten kann Verkehrsgefährdung nach § 315c Abs. 1 Nr. 2b StGB (OLG Celle VRS 38, 434; OLG Karlsruhe VRS 43, 105; OLG Köln VRS 61, 425), uU auch Nötigung darstellen (BGHSt 19, 263; 22, 341; OLG Düsseldorf VM 1971, 92; NZV 1996, 288; OLG Hamm VRS 45, 360; 55, 211; OLG Karlsruhe VRS 57, 21; OLG Celle VRS 58, 264; OLG Köln VRS 67, 224; NZV 1995, 405; s. *Janiszewski* VerkehrsStrafR Rn. 561 ff. und NSStZ 1982, 240, Abs. 3), wenn sich die bedrängende Fahrweise über eine längere Strecke fortsetzt (vgl. OLG Celle VRS 38, 431; OLG Köln

VRS 61, 425; OLG Köln NZV 2000, 99, wenn auch bei anderer Fallgestaltung), nicht bei kürzerer Dauer (OLG Karlsruhe VRS 57, 415; BayObLG NZV 1990, 238 und 24.1.1990 – RR.eg. 2 St 407/89 bei *Janiszewski* NStZ 1990, 271 (272)). – Wegen Gefährdung und Nötigung durch zu nahes Auffahren → § 4 Rn. 14 und 23.

- 43–47 **e) Abs. 4a: Richtungszeichen.** Abs. 4a schreibt das Richtungszeichen nicht nur vor dem Ausscheren zum Überholen, sondern auch vor dem Wiedereinordnen nach rechts vor. Damit besteht (inner- und außerorts) eine allgemeine Blinkpflicht vor jedem Wechsel des Fahrstreifens (vgl. § 6 S. 2, § 7 Abs. 4 S. 2, § 9 Abs. 1, § 10 S. 2), durch die aber kein Vorrang entsteht. Das Richtungszeichen muss vor dem Ausscheren so bald gegeben werden, dass sich der nachfolgende Verkehr darauf einstellen kann (eine verspätete Anzeige steht einer Nichtanzeige gleich), aber auf Straßen mit Linksabbiegeverkehr nach Erreichen des neuen Fahrstreifens sofort wieder eingestellt werden, damit es nicht nachfolgende Verkehrsteilnehmer als Anzeigen des Abbiegens auffassen und glauben, sie dürfen rechts überholen. „Rechtzeitig“ und „deutlich“ → § 9 Rn. 11 f. Das Richtungszeichen dient zwar in erster Linie dem Schutz des nachfolgenden (OLG Hamm DAR 1975, 53; OLG Düsseldorf NZV 1994, 488), doch auch dem des vorausfahrenden Verkehrs, zumal dieser eine Rückschaupflicht hat (OLG Hamm VRS 47, 58) Das Wiedereinordnen ist auch beim Abbruch eines Überholversuchs einem folgenden Anschlussüberholer anzukündigen (OLG Saarbrücken VM 1981, 41). Nach jedem Wiedereinscheren ist das Zeichen alsbald deutlich zurückzunehmen, um nicht Rechtsabbiegen vorzutäuschen. Wird der Richtungsanzeiger vor dem Ausscheren wieder abgeschaltet, kann der Nachfolgende darauf vertrauen, dass das Ausscheren unterbleibt (BayObLG MDR 1960, 698; OLG Düsseldorf NZV 1994, 488).
- 48 **6. Abs. 5: Ankündigung des Überholens.** Die Überholabsicht darf außerhalb geschlossener Ortschaften durch kurze Schall- und Leuchtzeichen (Abs. 5 S. 1; § 16 Abs. 1 S. 1), in geschlossenen Ortschaften im Interesse der Verkehrsberuhigung nur bei Gefahr durch Warnzeichen (§ 16) angekündigt werden. **Kurz** sind die Zeichen, wenn sie stoßweiße und insgesamt nur wenige Sekunden gegeben werden (amtl. Begr.). Dadurch soll das in S. 2 verbotene Blenden entgegenkommender Fahrzeugführer vermieden werden.
- 49 Ist ein anderer allerdings durch die Überholung **gefährdet**, insbes. auch dann, wenn sie wegen der geringen Straßenbreite mit einem knappen Abstand durchgeführt werden muss oder wenn der zu Überholende erkennbar unaufmerksam fährt, etwa nicht seine Spur einhält, sondern Seitenbewegungen ausführt, so besteht die **Pflicht, Warnzeichen** abzugeben, aus § 1 (BGHZ VRS 20, 254; OLG München StVE StVO § 1 Nr. 34; OLG Frankfurt a. M. VM 1963, 122; OLG Hamm VRS 28, 45; s. auch § 16 Abs. 1 S. 2). Bei ungestörtem Überholverlauf ist ein Warnzeichen entbehrlich (OLG Frankfurt a. M. NZV 2000, 211).
- 50 **7. Abs. 6: Pflichten beim Überholtwerden. a) Rechtsstellung im Allgemeinen.** Da der Überholende in erster Linie die Verantwortung dafür trägt, dass er den Überholvorgang gefahrlos durchführen kann, ist derjenige, der überholt werden soll, zu einer aktiven Mitwirkung am Gelingen des Überholens idR nicht verpflichtet. Er darf seine Fahrgeschwindigkeit beibehalten. Zu ihrer Herabsetzung ist er nach § 5 Abs. 6 S. 1 nicht und nach § 1 Abs. 2 nur verpflichtet, wenn es zur Vermeidung eines Unfalls notwendig ist (BGH VR 60, 925). Wer berechtigt auf der linken Fahrbahnhälfte fährt, zB weil die rechte vereist ist, muss sie zugun-

ten eines Überholenden nur freimachen, wenn dies ohne Beeinträchtigung der sicheren eigenen Fortbewegung geschehen kann; dass der Eingeholte seine Weiterfahrt verlangsamen oder unterbrechen muss, um einem anderen das Überholen zu ermöglichen, kann regelmäßig nicht verlangt werden (BayObLG 54, 136 = VRS 8, 62; anders beim Ausweichen → § 2 Rn. 67 ff.). Auch die Erwähnung des Überholtwerdens in § 2 Abs. 2 begründet keine über das allgemeine Rechtsfahrgebot hinausgehende Pflicht des Eingeholten, unter Herabsetzung seiner Geschwindigkeit äußerst rechts zu fahren (auch → Rn. 56). Wer bei Dunkelheit überholt worden ist, ist verpflichtet, mit Rücksicht auf den Überholenden abzublenden, wenn und solange er in geringem Abstand hinter dem Überholer fährt (OLG Saarbrücken VRS 42, 37); sonst nicht (vgl. § 17 Abs. 2 S. 3, → § 17 Rn. 8).

**b) Abs. 6 S. 1: Beschleunigungsverbot.** Das Beschleunigungsverbot wird 51 dahin ausgelegt, dass der Vorausfahrende seine Geschwindigkeit schon dann nicht mehr erhöhen darf, wenn das nachfolgende Fahrzeug zum Überholen angesetzt hat, insbes. nach links ausgeschert ist, nicht erst, wenn der Vordermann eingeholt ist. Dem ist im Hinblick auf die Formulierung „überholt wird“ beizutreten, weil dies den Überholweg verlängern und nicht mehr abschätzbar machen würde.

Das Beschleunigungsverbot kann auch **fahrlässig** übertreten werden. Ein 52 Fahrer ist jedoch nicht verpflichtet, vor jeder Geschwindigkeitserhöhung oder auch nur „von Zeit zu Zeit“ die rückwärtige Fahrbahn zu beobachten, um Überholungswillige rechtzeitig zu bemerken. Der Führer des eingeholten Fahrzeugs muss daher ein überholendes Fahrzeug erst sehen, wenn es etwa auf gleicher Höhe mit dem Führer des eingeholten fährt (OLG Hamm DAR 1973, 140). Wenn es nach der Verkehrslage darauf ankommt, dass der Überholte schon vorher seine Geschwindigkeit nicht mehr erhöht, ist es Sache des Überholenden, ihm die Überholabsicht nach Abs. 5 rechtzeitig und deutlich anzuzeigen.

Der Eingeholte darf seine Geschwindigkeit auch dann nicht mehr erhöhen, 53 wenn er sich in einem fortlaufenden, **gleichmäßigen Beschleunigungsvorgang** befindet. Er muss also erforderlichenfalls weniger Gas geben oder zB bei Gefälle sogar bremsen, um die Geschwindigkeit nicht höher werden zu lassen (OLG Hamm VRS 29, 234; aA OLG Hamm VM 1967, 12). Der Eingeholte, der seine Geschwindigkeit erhöht, verstößt auch dann gegen Abs. 6 S. 1, wenn das **Überholen unzulässig** ist. Führt er damit eine konkrete **Gefahr** für den Überholenden herbei, so verstößt er zugleich gegen § 1 Abs. 2. Dagegen wird im Falle verbotenen Überholens keine unzulässige **Behinderung** angenommen, wenn er durch seine Beschleunigung den Überholer gefahrlos zwingt, sich wieder hinter ihm einzureihen und sich somit vorschriftsmäßig zu verhalten (OLG Celle VRS 80, 24; vgl. hierzu auch BGH NJW 1987, 913 = StVE § 1 StVO Nr. 37 zur Verhinderung verbotenen Schnellerfahrens, krit. *Janiszewski* NStZ 1987, 115; s. auch OLG Frankfurt a. M. VersR 1979, 725 (Ls.)).

Beim Überholen einer **Kolonne** gilt das Beschleunigungsverbot immer nur 54 für den jew. Eingeholten, nicht für die weiter vorn fahrenden Verkehrsteilnehmer (BayObLG VRS 29, 110 (113)).

Der Überholende darf im Allgemeinen darauf **vertrauen**, dass ein Eingeholter, 55 der den Überholvorgang bemerkt hat oder bemerken musste (→ Rn. 52), seine Geschwindigkeit nicht erhöht. Das gilt aber nicht unmittelbar am Ende einer Geschwindigkeitsbegrenzung (Ortsende!), einer Steigung oder unübersichtlichen



Strecke, da an solchen Stellen immer mit der Erhöhung der Geschwindigkeit anderer Fahrzeuge gerechnet werden muss.

- 56 **c) Abs. 6 S. 2 und 3: Eingeholte langsamere Fahrzeuge.** Ein eingeholtes langsames Fahrzeug, dh ein solches, das erheblich langsamer fährt als die anderen (OLG Stuttgart DAR 1977, 276; OLG Karlsruhe NZV 1992, 122: 60/65 km/h statt erlaubten 100 km/h), muss, wenn ein zügiges Überholen wegen zu geringer Fahrbahnbreite, evtl. auch wegen nicht abreißenden Gegenverkehrs, nicht durchführbar ist, seine Geschwindigkeit an geeigneter Stelle ermäßigen, evtl. an einer Ausweichstelle warten (vgl. → Rn. 2), wenn nur dadurch **mehreren** (dh mindestens drei) unmittelbar folgenden Fahrzeugen das Überholen ermöglicht werden kann. Für beide Vorgänge (langsamer fahren bzw. warten) kann und sollte nach S. 3 auch ein geeigneter, dh tragfähiger Seitenstreifen verwendet werden; das gilt auch auf Kraftfahrstraßen, nicht aber auf Autobahnen (§ 5 Abs. 6 S. 3 Hs. 2). Dadurch darf allerdings der auf den Streifen verwiesene Sonderverkehr nicht gefährdet, uU aber durch kurzes Warten behindert werden, ohne dann gegen § 1 zu verstoßen. Die Vorschrift dient – ebenso wie § 4 Abs. 2 – der Verkehrsflüssigkeit. Schlangen hinter langsamen Fahrzeugen und gefährdendes Überholen sollen vermieden werden. Daneben kann sich aus § 1 Abs. 2 in besonderen Fällen weiterhin die Pflicht ergeben, auch einzelnen Fahrzeugen das Überholen in gleicher Weise zu ermöglichen, zB wenn ein Linienomnibus eine längere Strecke hinter einem landwirtschaftlichen Zug herfahren müsste (OLG Hamm VRS 21, 375; vgl. auch → § 3 Rn. 55).

- 57 **8. Rechtsüberholen. a) Zulässigkeit im Allgemeinen.** Das Rechtsüberholen ist nur ausnahmsweise erlaubt (s. zB Abs. 7, 8). Es hat erhöhte Bedeutung im mehrspurigen Verkehr (§ 7) und bei Fahrbahnmarkierung und erfordert besondere Vorsicht (BayObLG VM 1978, 8 = StVE StVO § 18 Nr. 10). Ausnahmsweise darf auch sonst ein links Fahrender rechts überholt werden, zB wenn er von links kommend in die Straße nach links einbiegt und auf ihr zunächst auf der linken Fahrbahnseite eindeutig verbleibt, um den für ihn von rechts nahenden fließenden Verkehr vorbeifahren zu lassen (OLG Schleswig VM 1957, 40; vgl. aber → § 8 Rn. 7f.; OLG Köln VRS 20, 228) sowie im Falle des Abs. 7 (BayObLG DAR 1977, 139). Dagegen darf der nachfolgende Verkehr nicht darauf vertrauen, dass ein **verkehrswidrig** links Fahrender seine verkehrswidrige Fahrweise fortsetzt. Ein **Kraftfahrer**, der im Stau zwischen den wartenden Fahrzeugschlangen nach vorn fährt, überholt verbotswidrig rechts (OLG Stuttgart VRS 57, 361 (364); OLG Düsseldorf NZV 1990, 319), soweit nicht die Voraussetzungen des § 7 Abs. 1–3 vorliegen; dasselbe gilt bei innerörtlicher Durchfahrt zwischen zwei von Kfz besetzten Fahrstreifen (OLG Schleswig VRS 60, 306) und bei Benutzung einer Sperrfläche (Z 298; OLG Düsseldorf NZV 1990, 241); das Verbot, einen Rückstau rechts unter Mitbenutzung des Gehweges zu umfahren, dient auch dem Schutz des vorausfahrenden, verbotswidrig rechts überholten Fahrzeug (OLG Brandenburg BeckRS 2019, 707). zum Vorfahren von Zweiradfahrers rechts neben vor der Lichtzeichenanlage wartenden Kfz → Rn. 3, § 5 Abs. 8 und → § 7 Rn. 11. Es ist kein verbotenes Rechtsüberholen, sondern ein Verstoß gegen § 2 Abs. 1, wenn ein Fahrer einen anderen außerhalb der Straße unter Benutzung eines rechts liegenden Parkplatzes überholt (s. aber OLG Hamm VM 1975, 116 mAnm *Booß* und BGH NStZ 1985, 507 mkritAnm *Janiszewski*). Ein solches Verhalten, wie auch Vorfahren auf dem rechten Gehweg, erfüllt jedoch den weiter