VG Ansbach, Beschluss v. 16.07.2026 – AN 10 S 26.536

Titel:

Widerruf der Mietwagengenehmigung wegen Unzuverlässigkeit infolge systematischer Verstöße gegen Rückkehr-, Vermittlungs- und Mitwirkungspflichten

Normenketten:

PBZugV § 1 Abs. 1 S. 2
PBefG § 49

Leitsätze:

Systematische Verstöße eines Mietwagenunternehmers gegen die Rückkehr- und gegen die Vermittlungspflicht können seine Unzuverlässigkeit begründen (Rn. 39)
1. Werden bei Mietwagen mit Fahrern Verstöße gegen die Rückkehrpflicht von den einzelnen Fahrern selbst begangen, sind diese Verstöße (auch) dem Geschäftsführer des die Mietwagenaufträge vermittelnden Betriebs zuzurechnen. Dies wäre lediglich dann nicht der Fall, wenn die Verstöße auch bei angemessener Aufsicht und Betriebsorganisation vorgefallen wären, also unvermeidbar waren. (Rn. 51) (redaktioneller Leitsatz)
2. Hat der Geschäftsführer eines Gewerbebetriebes gegen Duldungs- und Mitwirkungspflichten im Rahmen einer Betriebsprüfung verstoßen, stellt dieser Verstoß ein gewichtiges Indiz für die Annahme der Unzuverlässigkeit des Geschäftsführers dar, die auf den Gewerbetrieb durchschlägt. (Rn. 34) (redaktioneller Leitsatz)
3. Kommt der Betroffene seiner Mitwirkungsobliegenheit oder -pflicht nicht in angemessenem Umfang nach, obwohl ihm dies möglich und zumutbar gewesen wäre, reduziert sich die Aufklärungspflicht der Behörde, so dass dem im Rahmen der Beweiswürdigung Rechnung getragen werden darf. (Rn. 42) (redaktioneller Leitsatz)
4. Das Erfordernis behördlicher Abmahnungsmaßnahmen ist dann bedeutungslos, wenn dem bisherigen gesetzeswidrigen und unzuverlässigen Verhalten eines Unternehmers so erhebliches Gewicht zukommt, dass eine vorherige Abmahnung sinnlos wäre. (Rn. 57) (redaktioneller Leitsatz)

Schlagworte:

Widerruf von Erlaubnissen zum Verkehr mit Mietwagen;, Unzuverlässigkeit des Geschäftsführers, Verstöße gegen die Rückkehrpflicht, Verstöße gegen die Vermittlungspflicht, Verhältnis zur Berufsfreiheit, Mietwagenvermittlung, Uber, Mitwirkungsobliegenheit, gewerberechtliche Unzuverlässigkeit, Rückkehrpflicht, Vermittlungspflicht

Rechtsmittelinstanz:

VGH München, Beschluss vom 07.09.2026 – 11 CS 26.1442

Tenor

1. Der Antrag wird abgelehnt.

2. Die Antragstellerin hat die Kosten des Verfahrens zu tragen.

3. Der Streitwert wird auf 105.000,00 EUR festgesetzt.

Gründe

I.

1
Die Antragstellerin begehrt die Wiederherstellung der aufschiebenden Wirkung ihrer Anfechtungsklage vom 3. Februar 2026 gegen den Bescheid der Antragsgegnerin vom 27. Januar 2026, mit dem die Genehmigungen der Antragstellerin zur Personenbeförderung im Gelegenheitsverkehr mit Mietwagen für sechzehn Fahrzeuge widerrufen werden. Mit Bescheid vom 28. Mai 2025 wurde der Antragstellerin zuvor die Genehmigung zur Ausübung des Verkehrs mit Mietwagen für den Zeitraum vom 28. Mai 2025 bis zum

27. Mai 2027 für zunächst zwanzig Personenkraftwagen erteilt. Hierbei setzte die Antragsgegnerin auch Auflagen fest. Später verzichtete der Geschäftsführer der Antragstellerin auf insgesamt vier Genehmigungen zum Verkehr mit Mietwagen.

2
Am 28. Oktober 2025 fand eine Betriebskontrolle bei der Antragstellerin statt. Diesbezüglich hatte die Antragsgegnerin mit Bescheid vom 28. Oktober 2025 angeordnet, ihr unter Bereitstellung eines USB-Sticks unter anderem folgende Dokumente elektronisch zur Verfügung zu stellen:

- eine Liste des Fahrpersonals samt Sozialversicherungsanmeldungen,

- die betriebswirtschaftliche Auswertung für die Monate Juni bis September 2025,

- das vollständige Auftragseingangsbuch nach § 49 Abs. 4 PBefG für den Zeitraum Juni 2025 bis Oktober 2025,

- die vollständigen Auftragsdaten in maschinenlesbarer Form,

- wöchentliche Abrechnungen für den Zeitraum Juni bis Oktober 2025,

- Abrechnungen, soweit vorhanden, mit den Plattformen über Sonderleistungen für denselben Zeitraum sowie

- Arbeitsaufzeichnungen nach dem Mindestlohngesetz.

3
Ein von der Antragstellerin eingelegter Widerspruch wurde mit Bescheid der Regierung … vom 24. November 2025 mit der Begründung als unzulässig zurückgewiesen, dass der Antragstellerin das notwendige Rechtschutzbedürfnis fehle. Die Betriebsprüfung sei abgeschlossen und die Verpflichtungen seien vollzogen worden. Ein ebenfalls eingeleitetes gerichtliches Verfahren des vorläufigen Rechtsschutzes wurde anschließend, nachdem letztlich die Klagefrist abgelaufen war, übereinstimmend für erledigt erklärt.

4
Mit Schreiben vom 10. November 2025 wurde die Antragstellerin zu einem beabsichtigten Widerruf hinsichtlich der ihr erteilten Mietwagengenehmigungen angehört. Zur Begründung wurde darin im Wesentlichen ausgeführt, dass eine Mitwirkung (bei der Betriebsprüfung) in erforderlichem Umfang nicht stattgefunden habe. Insbesondere seien das vollständige Auftragseingangsbuch sowie die vollständigen Auftragsdaten/Fahrdaten nicht bereitgestellt worden, obwohl die Antragsgegnerin mehrere Stunden lang zugewartet habe. Die Nichtmitwirkung an der Betriebsprüfung stelle einen schweren Verstoß gegen die Duldungs- und Mitwirkungspflichten eines Unternehmers dar. Dies rechtfertige die Annahme der Unzuverlässigkeit und könne zu einem Genehmigungswiderruf führen. Es sei die Mitwirkung in gebotenem Umfang verweigert worden; selbst eine kurze Einsichtnahme in die Unterlagen sei nicht möglich gewesen. Hinzu komme, dass am Betriebssitz keine Fahrtenvermittlung stattfinde. Ein Mietwagenauftragsbuch, das am Betriebssitz zu führen sei, habe nicht vorgelegt werden können. Es sei somit ausgeschlossen, dass am Betriebssitz die Fahraufträge erfasst werden würden, bevor sie an das Fahrpersonal weitergeleitet würden. Ein Mitarbeiter einer Partnerfirma habe mitgeteilt, dass am Betriebssitz überhaupt keine Fahrtenvermittlung stattfinde. Vielmehr gingen die Fahraufträge von … direkt auf das Handy des jeweiligen Fahrers ein, was ein Fahrer der Antragstellerin betätigt hätte. Dieser Eindruck werde untermauert durch nicht vorhandene Büroausstattung, fehlenden Internetzugang sowie nicht funktionierende sanitäre Anlagen. Selbst eine funktionierende Heizung sei nicht festzustellen gewesen. Man schließe daraus, dass sich Mitarbeiter (der Antragstellerin) zumindest nicht regelmäßig am Betriebssitz aufhalten würden. Jedenfalls zum Zeitpunkt der Betriebsüberprüfung habe eine Vermittlungstätigkeit nicht festgestellt werden können. Ebenfalls habe nicht festgestellt werden können, dass die Mietwagen nach Ausführung des Beförderungsauftrags unverzüglich zum Betriebssitz zurückkehren würden. Von den sechzehn Fahrzeugen seien im Verlaufe des gesamten Arbeitstages nur sechs dauerhaft am Betriebssitz festzustellen gewesen, weitere vier Fahrzeuge seien im Verlauf der Prüfung zwischen 10.02 Uhr und 15.29 Uhr zurückgekehrt.

5
Die Antragstellerin nahm hierzu schriftlich Stellung. Neben rechtlichen Ausführungen wurden insbesondere die von der Antragsgegnerin erhobenen Vorwürfe bestritten.

6
Durch eine entsprechende Anzeige gelangte neben einem Chatverlauf der Gruppe „…“ auch ein Chatverlauf „…“ zu den Akten. Während sich aus ersterem ergibt, dass Fahrer der Antragstellerin angewiesen worden seien, nicht vom Platz weg zu fahren und dort zu warten, weil eine Kontrolle stattfinde sowie Pausen an diesem Tag nur am Platz zu machen seien und nicht anderswo zu parken sei, ergibt sich aus letzterem nur, dass am nächsten Tag frei sei.

7
Mit Schreiben vom 23. Dezember 2025 teilte die Antragstellerin mit, dass sie vorhabe, ab 1. Januar 2026 ihren Betriebssitz in die* … zu verlegen. Nach Rückfrage der Antragsgegnerin vom 9. Januar 2026 wurden Unterlagen hierzu vorgelegt, was die Antragsgegnerin zum Anlass nahm, weitere Unterlagen nachzufordern. Bei Kontrollen am 13., 14. und 15. Januar 2026 am beabsichtigten Betriebssitz in der … waren dort Fahrzeuge der Antragstellerin abgestellt. Fahrer warteten dort auf einen Vorgesetzten und fuhren nach dessen Eintreffen von dort aus los.

8
Aus einem Aktenvermerk vom 15. Januar 2026 ergibt sich, dass die Auftragsbücher im Januar 2026 übersandt worden seien. Es fehle aber an Eintragungen einer eindeutigen Identifikationsnummer des jeweiligen Auftrages sowie des Zeitpunkts der Rückkehr des Fahrzeugs zum Betriebssitz. Auch die Angabe des Namens der aufzeichnungsführenden Person sei nicht erkennbar.

9
Mit streitgegenständlichem Bescheid vom 27. Januar 2026 wurden die der Antragstellerin am 3. Juni 2025 erteilten Genehmigungen zur Personenbeförderung im Gelegenheitsverkehr mit Mietwagen für sechzehn Fahrzeuge mit den Ordnungsnummern … bis … widerrufen. Die Antragstellerin wurde verpflichtet, die Genehmigungsurkunden unverzüglich zurückzugeben. Sofortvollzug wurde angeordnet und hinsichtlich der Rückgabeverpflichtung wurde ein Zwangsgeld in Höhe von 1.000,00 EUR je nicht zurückgegebener Urkunde angedroht.

10
Dagegen erhob die Antragstellerin mit Schriftsatz vom 3. Februar 2026 Klage und mit Schriftsatz vom 9. Februar 2026 Eilantrag. Zur Begründung wurde im Wesentlichen ausgeführt, dass die Voraussetzungen für einen Widerruf nicht gegeben seien, weil eine Unzuverlässigkeit der Antragstellerin nicht vorliege. Darüber hinaus sei auch das besondere Interesse an der Anordnung der sofortigen Vollziehbarkeit nicht im Sinne von § 80 Abs. 3 VwGO begründet worden. Vielmehr basiere die gesamte Widerrufsentscheidung nur auf Spekulationen und unbegründeten Annahmen der Antragsgegnerin. Schon die Begründung des Sofortvollzugs entspreche nicht den Anforderungen, die insbesondere auch das Bundesverwaltungsgericht daran knüpfe. Es sei zu bedenken, dass auch die Anordnung der sofortigen Vollziehbarkeit einen schwerwiegenden Grundrechtseingriff nach sich ziehe, woraus sich für die Anordnungsbehörde besondere Sorgfaltspflichten ergeben würden. Soweit die Antragsgegnerin behaupte, sie habe auch Belange der Antragstellerin berücksichtigt, sei festzustellen, dass diese sehr vage bleiben würden, rein formelhaft ausfielen und nicht berücksichtigen würden, dass weder vorher abgemahnt worden sei, noch der Sachverhalt überhaupt ordnungsgemäß ermittelt worden sei. Hinzu komme, dass der zugrundeliegende materiellrechtliche Vorwurf der Unzuverlässigkeit vorliegend nicht zu halten sei.

11
So lägen die Voraussetzungen für die Annahme einer Unzuverlässigkeit bei der Antragstellerin und dem entscheidungsbefugten Personal eindeutig nicht vor. Diesbezüglich sei die Berufszugangsverordnung für den Straßenpersonenverkehr zu berücksichtigen, die in § 1 PBZugV Anhaltspunkte für eine Unzuverlässigkeit des Unternehmers oder der für die Führung der Geschäfte bestellten Person festlegt. Daraus lasse sich zweifelsfrei entnehmen, dass es sich jeweils um schwere Verstöße handeln müsse, also solche schwerwiegenden Zuwiderhandlungen, die so eine eindeutige negative Aussagekraft hätten, wie rechtskräftige Verurteilungen wegen schwerer Verstöße gegen strafrechtliche Vorschriften. Dies sei vorliegend nicht gegeben, insbesondere, wenn man berücksichtige, dass es sich vorliegend um einen Eingriff in die Berufsfreiheit im Sinne des Art. 12 GG handle. Letztendlich verlange die Rechtsprechung eine „eindeutige negative Aussagekraft“ der vorgeworfenen Verfehlungen, die vorliegend aber nicht gegeben sei. Aus dem Ordnungszusammenhang ergebe sich eindeutig, dass die Verstöße vergleichbar sein müssten mit rechtskräftigen Verurteilungen wegen schwerer Verstöße gegen strafrechtliche Vorschriften.

12
Im Einzelnen sei zu bedenken, dass bereits keinerlei Anspruch der Antragsgegnerin bestehe, die von ihr geforderten Daten elektronisch auf einem Stick zur Verfügung gestellt zu bekommen, da es nur einen Anspruch auf Einsicht und Herausgabe der maßgeblichen Daten gebe. Eine Übergabe der Daten in elektronischer Form sei dagegen nicht vorgesehen. Auch müsse die Antragsgegnerin berücksichtigen, dass die Regierung von Mittelfranken als Widerspruchsbehörde bestandskräftig entschieden habe, dass sich aus dem Bescheid vom 28. Oktober 2025, mit dem die Antragsgegnerin die Herausgabe verschiedener Unterlagen gefordert hatte, keine weiteren Wirkungen ableiten ließen, weil sich dieser bereits erledigt habe. Es sei auch zu bedenken, dass sich aus Aussagen von Personen, die nichts mit der Antragstellerin zu tun hätten, sondern für ganz andere Firmen tätig seien, keine Schlussfolgerungen auf die Betriebsabläufe der Antragstellerin ableiten ließen. Vielmehr bestünden alle behaupteten Verstöße aus reinen Mutmaßungen und allgemeinen Erwägungen. Solche tragen den Vorwurf persönlicher Unzuverlässigkeit aber eindeutig nicht. In diesem Zusammenhang sei auch darauf hinzuweisen, dass auch die Nichterfüllung der Rückkehrpflicht nicht ansatzweise nachgewiesen sei. Zum einen sei während der Betriebskontrolle nichts darauf Hinweisendes festgestellt worden, zum anderen ergebe sich auch aus dem vorgelegten Chatverlauf, dass seitens der Antragstellerin auf die unbedingte Erfüllung der Rückkehrpflicht hingewiesen werde. Es sei sogar so, dass man die Betriebskontrolle zum Anlass genommen habe, die Mitarbeiter wiederholt und erneut auf eine Einhaltung der ordnungsgemäßen Betriebsführung hinzuweisen. Dies bestätige der Geschäftsführer der Antragstellerin auch an Eides Statt. Gleiches gelte auch für den behaupteten Verstoß gegen das Arbeitszeitgesetz. Allein die Tatsache, dass ausschließlich auf den Standort eines Fahrzeugs abgestellt werde, ohne zu berücksichtigen, welcher Fahrer eingesetzt gewesen sei, ob Tätigkeiten unterbrochen worden seien, ob Pausen eingelegt worden seien oder ob gegebenenfalls ein Fahrerwechsel stattgefunden habe, zeige, dass die Antragsgegnerin mit reinen Mutmaßungen arbeite. Dies reiche aber keinesfalls für die Annahme einer Unzuverlässigkeit aus. Auch der Vorwurf, man verweigere die Herausgabe von Daten, treffe schon deshalb nicht zu, weil es nicht der Fall sei. Man verweigere nur die rechtswidrige Art und Weise, nämlich die verlangte elektronische Übergabe durch Herausgabe auf einem USB-Stick. Zum Zustand des Betriebssitzes sei lediglich auszuführen, dass dieser genau so von der Antragsgegnerin genehmigt worden sei. Es handle sich tatsächlich um den Betriebssitz der Antragstellerin, auch wenn zwischenzeitlich ein Wechsel angezeigt worden sei. Über die Genehmigung eines solchen Wechsels sei ja noch nicht einmal entschieden worden, obwohl alle Unterlagen eingereicht worden seien. Auch ein der Antragstellerin unterstellter Verstoß gegen Auflagen aus dem Genehmigungsbescheid, insbesondere bezüglich Aufzeichnungspflichten im Hinblick auf das Auftragsdatenbuch rechtfertige nicht den Widerruf des Genehmigungsbescheids. Die Antragsgegnerin überschreite damit ihre Befugnisse. Es sei anzumerken, dass alle Angestellten der Antragstellerin ordnungsgemäß bei der Sozialversicherung angemeldet seien; warum die Antragsgegnerin, allein gestützt auf Trinkgeldzahlungen, anderes vermute, sei nicht ersichtlich. Insbesondere sei aber auch eine Abmahnung nach § 25 Abs. 1 Satz 3 PBefG nicht erfolgt, was ein weiterer Anhaltspunkt dafür sei, dass der streitgegenständliche Widerruf der Genehmigungen unverhältnismäßig und damit rechtswidrig sei.

13
Letztendlich handle es sich bei allen behaupteten Verstößen um reine Spekulation, da keinerlei Anknüpfungstatsachen dafür ersichtlich seien, die eine Unzuverlässigkeit der Antragstellerin nach sich ziehen würde. Mittlerweile seien auch die Fahrtenbücher übermittelt worden, die nur bei der Vermittlungsplattform geführt würden und deshalb nicht sofort zur Verfügung hätten gestellt werden können. Es sei darauf hinzuweisen, dass das von der Antragsgegnerin zu vertretene Allgemeininteresse der Aufrechterhaltung eines ordnungsgemäßen Taxidienstes nach der einschlägigen Rechtsprechung des EuGH nicht zu Lasten der Mietwagenfirmen gehen könne. Letztendlich sei kein einziger Verstoß gegen die einschlägigen Normen oder gegen Auflagen aus dem Genehmigungsbescheid ersichtlich; alle von der Antragsgegnerin behaupteten Verstöße beruhten auf Mutmaßungen und Annahmen, nicht aber auf Fakten. Wenn die Antragsgegnerin von systematischen Verletzungen der Pflichten spreche, dann sei dies ganz offensichtlich nicht der Fall.

14
Die Antragstellerin beantragt,

Die aufschiebende Wirkung der Klage vom 3. Februar 2026 gegen den Widerrufsbescheid der Antragsgegnerin vom 27. Januar 2026 wird wiederhergestellt.

15
Die Antragsgegnerin beantragt,

Der Antrag wird abgelehnt.

16
Zur Begründung führt sie ihm Wesentlichen aus, dass der Sofortvollzug ordnungsgemäß im Sinne von § 80 Abs. 3 VwGO begründet wurde, wobei eine materielle Prüfung der zugrundeliegenden Tatsachen gerade nicht stattfinde. Es werde darauf hingewiesen, dass der Bescheid vom 28. Oktober 2025 bestandskräftig sei und dass es sich bei den der Antragstellerin vorgeworfenen Verstößen nicht um Spekulationen handle, sondern dass starke Indizien dafür vorlägen, dass die Antragstellerin ihre Pflichten verletze. In Zusammenhang mit der Tatsache, dass die Antragstellerin nicht ausreichend mitgewirkt habe und mitwirke, könne im Rahmen einer Beweiswürdigung darauf geschlossen werden, dass die aus den Indizien ergebenden Verstöße auch tatsächlich vorlägen. Es gehe im Einzelnen, wie dargelegt, um Pausen- und Ruhezeiten während des Einsatzes der Fahrer und die daraus resultierenden Verstöße gegen die Rückkehrpflichten. Es gehe auch darum, dass am Betriebssitz keinerlei Vermittlungstätigkeit stattfinde. Ungeachtet des Einhaltens baurechtlicher Vorschriften seien die hierfür vorgesehenen Räumlichkeiten – schon zum Schutz der Arbeitnehmer – für eine Vermittlungstätigkeit nicht geeignet. Letztlich könne jedenfalls festgestellt werden, dass eine vorherige Abmahnung in diesem Fall nicht erforderlich gewesen sei, dass eine solche vielmehr aufgrund der Vielzahl der Verstöße entbehrlich sei. Aus einer Gesamtschau unter Berücksichtigung des gesamten Lebenssachverhalts ergebe sich, dass der Widerruf verhältnismäßig, d.h. geeignet, angemessen und auch verhältnismäßig im engeren Sinne sei, um rechtmäßige Zustände wiederherzustellen. Soweit die Antragstellerin der Antragsgegnerin in irgendeiner Art und Weise Belastungseifer unterstelle, sei anzumerken, dass im Oktober 2025 eine Vielzahl auch anderer Mietwagenunternehmen kontrolliert worden seien, bei denen allerdings festgestellt worden sei, dass dort rechtskonform gearbeitet werde. Aus Auswertungen der Fahrtenbücher der Fahrzeuge der Antragstellerin vom 28. Oktober 2025 lasse sich entnehmen, dass die Verpflichtung zur Rückkehr der Fahrzeuge zum Betriebssitz nach jeder Beauftragung systematisch missachtet werde. So seien bei fünfzehn Fahrzeugen der Antragstellerin allein am 28. Oktober 2025 bei auswertbaren 210 Fahrten insgesamt 67 Verstöße gegen die Rückkehrpflicht festgestellt bzw. errechnet worden.

17
Auf Anfrage des Gerichts teilte die Antragsgegnerin mit, sie habe nunmehr für den 30. November 2025 drei Fahrzeuge der Antragstellerin analysieren können. Eine Auswertung für einen Tag im Dezember sei nicht möglich gewesen, weil für den Zeitraum nach dem 1. Dezember 2025 überhaupt keine einschlägigen Daten übermittelt worden seien. Beim Fahrzeug … hätten sich bei insgesamt 302 Fahrten, von denen nur 48 auswertbar seien, immerhin 5 Verstöße gegen die Rückkehrpflicht ergeben, beim Fahrzeug … von insgesamt 86 Fahrten, von denen 58 auswertbar seien, 11 Verstöße und beim Fahrzeug … hätten sich bei 49 auswertbaren Fahrten 10 Verstöße ergeben.

18
Die Antragstellerin ließ daraufhin entgegnen, dass die automatisierte Auswertung nicht ausreiche, um ihre Existenz zu vernichten. Eine manuelle Überprüfung oder überhaupt eine individuelle Überprüfung gebe es nach wie vor nicht. Vielmehr gehe die Antragsgegnerin methodisch fehlerhaft von viel zu starren Annahmen aus, ohne die individuellen persönlichen oder verkehrlichen Verhältnisse zu beleuchten. Die Auswertung sei auch nur nachträglich erfolgt, könne also Besonderheiten zum Zeitpunkt der Fahrten nicht berücksichtigen. Überhaupt handele es sich um eine sehr abstrakte Vorgehensweise, die auch ohne verlässliches Kartenmaterial erfolgt sei. Letztendlich seien die Auswertungen nicht plausibel und entsprächen nicht den Anforderungen an eine vernünftige Amtsermittlung. Dies habe zur Folge, dass die Ermittlungen nicht Grundlage für die Annahme einer Unzuverlässigkeit sein können. Zum einen handle es sich nicht um schwere Verstöße im Sinne der Rechtsprechung, zum anderen werde allein auf Grund von Plausibilitätserwägungen die Berufsfreiheit der Antragstellerin beschnitten. Es sei auch nicht dargelegt, dass den verantwortlichen Personen der Antragstellerin ein zurechenbares Organisationsverschulden zukomme. Vielmehr habe man alle Maßnahmen getroffen, um die Fahrer auf ihre Pflichten hinzuweisen. Die von der Antragsgegnerin getroffene Prognose der auch zukünftigen Unzuverlässigkeit sei somit nicht tragfähig.

19

Die Antragstellerin legte ein Konvolut von Unterlagen vor, nämlich vor allem Formblätter zu Belehrungen über die Pflichten eines Fahrers eines Mietwagens aus den Monaten November 2025 bis Anfang 2026.

20
Mit Schriftsatz vom 30. April 2026 teilte die Antragsgegnerin mit, dass die Antragstellerin mittlerweile ihre Genehmigungsurkunden abgegeben habe.

21
Die Antragstellerin ließ noch anmerken, dass weder die Begründung des Sofortvollzugs noch die Vorfälle im Rahmen der Betriebsprüfung ausreichen würden, gegen die Antragstellerin ein faktisches Berufsverbot zu verhängen.

22
Wegen weiterer Einzelheiten wird zur Vermeidung unnötiger Wiederholungen auf die elektronischen Behördenakten sowie auf die Gerichtsakte Bezug genommen.

II.

23
Der Antrag nach § 80 Abs. 5 VwGO ist zulässig, aber unbegründet.

24
Er ist dahingehend sachgerecht auszulegen, dass die Antragstellerin (nur noch) die Wiederherstellung der aufschiebenden Wirkung ihrer Anfechtungsklage gegen die Ziffern 1 und 2 des streitgegenständlichen Bescheids vom 27. Januar 2026 begehrt, nicht aber die Anordnung der aufschiebenden Wirkung der Klage gegen Ziffer 4 des Bescheids. Die Antragstellerin hat ihre Genehmigungsurkunden bereits abgegeben, so dass der grundsätzlich statthafte Antrag insoweit unzulässig geworden ist. Die Androhung des Zwangsgeldes hat sich mit der Abgabe der Genehmigungsurkunden erledigt, da nicht anzunehmen ist, dass die Antragsgegnerin davon noch Gebrauch macht.

25
Demgegenüber ist der Antrag hinsichtlich der Ziffern 1 und 2 des streitgegenständlichen Bescheids vom 27. Januar 2026 statthaft, weil die dort verfügten Verwaltungsakte für sofort vollziehbar erklärt wurden und sich auch noch nicht erledigt haben. Hierbei ist zu berücksichtigen, dass die Abgabe der Genehmigungsurkunden nicht zur Erledigung von Ziffer 2 des Bescheids führt, weil dieser weiterhin den Rechtsgrund für das Behaltendürfen der Urkunden durch die Antragsgegnerin darstellt.

26
Allerdings ist der Antrag auf Wiederherstellung der aufschiebenden Wirkung der Klage gegen die Ziffern 1 und 2 des Bescheids unbegründet.

27
Die Begründung des Sofortvollzugs ist formell rechtmäßig. Sie entspricht den Erfordernissen des § 80 Abs. 3 Satz 1 VwGO, da das besondere öffentliche Interesse am Sofortvollzug ausreichen schriftlich begründet wurde. Unter Berücksichtigung der Maßgabe, dass die Begründung den Betroffenen ermöglichen soll, ihre Rechte wahrzunehmen, indem die Behörde unter Berücksichtigung des jeweiligen Einzelfalles darzulegen hat, warum sie vom Regelfall der aufschiebenden Wirkung einer Klage abweicht und die sofortige Vollziehbarkeit anordnet (sog. Warn- und Hinweisfunktion), ist die vorliegende Begründung in dem streitgegenständlichen Bescheid nicht zu beanstanden. Dabei berücksichtigt das Gericht, dass einerseits zwar formelhafte Begründungen alleine nicht ausreichen, dass allerdings andererseits an den Inhalt der Begründung keine allzu hohen Anforderungen zu stellen sind. Hinzu kommt, dass im vorliegenden Fall einer sicherheitsrechtlichen Anordnung anerkannt ist, dass das von der Behörde darzulegende Erlassinteresse mit dem Vollzugsinteresse identisch sein kann. So kann sich die Behörde zur Rechtfertigung der Anordnung der sofortigen Vollziehbarkeit darauf beschränken, die typische Interessenslage einer Fallgruppe aufzuzeigen und deutlich zu machen, dass diese Interessenlage ihrer Auffassung nach auch im konkreten Fall vorliegt. Diesen Anforderungen hat die Antragsgegnerin Genüge getan, wenn sie ausführt, dass der hier streitgegenständliche Widerruf der Mietwagengenehmigung dem Schutz besonders gewichtiger Gemeinwohlbelange dient. Die Antragsgegnerin erwähnt hier die Sicherheit des Straßenverkehrs, die Funktionsfähigkeit und die Ordnung des Personenbeförderungsrechts sowie den Schutz von Fahrgästen und Arbeitnehmern. Sie legt dar, dass nach ihrer Rechtsauffassung vorliegend wesentliche Belange verletzt

worden seien, die sich aus dem Personenbeförderungsrecht ergäben und die in den Genehmigungsbescheiden beauflagt sind. Dies führe, so die Antragsgegnerin weiter, dazu, dass das gesetzliche System des Personenbeförderungsrechts unterlaufen werde, weil die Einhaltung gesetzlicher Vorgaben nicht zuverlässig gewährleistet sei. Dies betreffe auch die Abgabeverpflichtung hinsichtlich der Genehmigungsurkunden, da solche Urkunden einen Anschein des Weiterbestehens der Genehmigung des Betriebs ersetzen würden. Diese Ausführungen sind im Rahmen der Prüfung des § 80 Abs. 3 Satz 1 VwGO nicht zu beanstanden und genügen damit den formellen Anforderungen hinsichtlich des mit streitgegenständlichem Bescheid vom 27. Januar 2026 verfügten Widerrufs der Mietwagengenehmigungen. Dies gilt auch und gerade hinsichtlich des Eingriffs in die Berufsfreiheit, weil die Antragsgegnerin zu erkennen gegeben hatte, dass sie sich der wirtschaftlichen und beruflichen Folgen bewusst gewesen sei und auch eine einzelfallbezogene Interessenabwägung vorgenommen hat.

28
Die Begründung der Anordnung des Sofortvollzugs nach § 80 Abs. 3 VwGO ist somit nicht zu beanstanden.

29
Auch materiellinhaltlich hat der Antrag nach § 80 Abs. 5 VwGO keinen Erfolg, weil die in diesem Verfahren gerichtlich gebotene Interessenabwägung zu Lasten der Interessen der Antragstellerin ausfällt.

30
Dabei ist das öffentliche Interesse an der sofortigen Vollziehung der Maßnahme, in erster Linie also dem Widerruf der Mietwagengenehmigungen der Antragstellerin mit dem Interesse der Antragstellerin an der aufschiebenden Wirkung ihres Hauptsacherechtsbehelfs abzuwägen. Als maßgebliches Indiz für diese Abwägung dienen die Erfolgsaussichten der Hauptsache. Wird der Hauptsacherechtsbehelf nach der hier gebotenen, aber auch ausreichenden summarischen Überprüfung erfolglos bleiben, überwiegt im Regelfall das öffentliche Interesse an der sofortigen Vollziehbarkeit.

31
Das ist vorliegend der Fall. Nach summarischer Prüfung wird die Klage der Antragstellerin gegen den hier streitgegenständlichen Bescheid vom 27. Januar 2026 aller Voraussicht nach keinen Erfolg haben. Vielmehr stellt sich der Widerruf der Genehmigungen zum Gelegenheitsverkehr mit Mietwagen voraussichtlich als rechtmäßig dar, weswegen die Antragstellerin zum maßgeblichen Zeitpunkt der letzten Behördenentscheidung nicht in ihren Rechten verletzt ist (§ 113 Abs. 1 Satz 1 VwGO). Damit überwiegt das Vollzugsinteresse.

32
Der auf § 25 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 und 2, Satz 2 i.V.m. § 13 Abs. 1 Satz 1 Nr. 2 PBefG gestützte Widerruf der der Antragstellerin erteilten Genehmigungen zum Gelegenheitsverkehr mit insgesamt noch sechzehn Mietwagen erweist sich voraussichtlich als rechtmäßig, da die Kammer keine Zweifel am Vorliegen der Voraussetzungen für die Unzuverlässigkeit des Geschäftsführers der Antragstellerin hat.

33
Nach § 25 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 und 2, Satz 2 PBefG hat die Genehmigungsbehörde die Genehmigung zu widerrufen, wenn nicht mehr alle Voraussetzungen des § 13 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 bis 3 PBefG vorliegen oder wenn bei eigenwirtschaftlichen Verkehren die Betriebspflichten nachteilig nicht erfüllt werden. Gemäß § 13 Abs. 1 Satz 1 Nr. 2 PBefG dürfen keine Tatsachen vorliegen, die die Unzuverlässigkeit des Antragstellers als Unternehmer oder der für die Führung der Geschäfte bestellten Personen dartun. Nach § 25 Abs. 1 Satz 2 PBefG ist die erforderliche Zuverlässigkeit des Unternehmers insbesondere dann nicht mehr gegeben, wenn in dem Verkehrsunternehmen, für das er verantwortlich ist, trotz schriftlicher Mahnung die der Verkehrssicherheit dienenden Vorschriften nicht befolgt werden oder den Verpflichtungen zuwidergehandelt wird, die dem Unternehmer nach dem PBefG oder nach den auf Grund dieses Gesetzes erlassenen Rechtsvorschriften obliegen. Nach § 1 Abs. 1 Satz 1 PBZugV gelten Unternehmer und die zur Führung der Geschäfte bestellten Personen nur dann als zuverlässig im Sinne des § 13 Abs. 1 Nr. 2 PBefG, wenn keine hinreichenden Anhaltspunkte dafür vorliegen, dass bei der Führung des Unternehmens die für den Straßenpersonenverkehr geltenden Vorschriften missachtet oder die Allgemeinheit bei dem Betrieb des Unternehmens geschädigt oder gefährdet werden. Anhaltspunkte für die Unzuverlässigkeit des Unternehmers oder der für die Führung der Geschäfte bestellten Person sind insbesondere rechtskräftige Verurteilungen wegen schwerer Verstöße gegen strafrechtliche Vorschriften oder schwere Verstöße gegen Vorschriften des Personenbeförderungsgesetzes oder der auf diesem Gesetz beruhenden

Rechtsvorschriften, sowie arbeits- oder sozialrechtlicher Pflichten, insbesondere gegen die Vorschriften über die Lenk- und Ruhezeiten des Fahrpersonals (§ 1 Abs. 1 Satz 2 PBZugV). Da die berücksichtigungsfähigen Anhaltspunkte insoweit nicht abschließend geregelt sind („insbesondere“, vgl. auch BR-Drs. 257/00, Seite 23), ist für die von den Behörden zu treffende Zuverlässigkeitsprognose, die am Gesamtverhalten und der Persönlichkeit des Betroffenen auszurichten ist, maßgeblich, ob ein solcher Willens und in der Lage ist, die einschlägigen Vorschriften zu beachten. Hierbei ist wegen der ihm anvertrauten Schutzgüter ein strenger Maßstab anzulegen, so dass sich die Annahme einer Unzuverlässigkeit auch aus einer Häufung von den einzelnen nicht so schwerwiegenden Verstößen ergeben kann (vgl. BayVGH, B.v. 31.3.2025 – 11 C 23.1073 – juris und B.v. 30.6.2021 – 11 CE 20.2844 – juris – jeweils m.w.N.).

34
Vorliegend ist bereits festzustellen, dass die Antragstellerin bzw. deren verantwortlicher Geschäftsführer gegen Duldungs- und Mitwirkungspflichten nach §§ 54, 54a PBefG verstoßen hat, was bereits ein gewichtiges Indiz für die Annahme der Unzuverlässigkeit des Geschäftsführers, die auf die Antragstellerin durchschlägt, darstellt. Hierbei ist zu bedenken, dass die Durchführung von Betriebsprüfungen eine grundlegende Voraussetzung für die Ausübung der Aufsicht der zuständigen Behörden darstellt. Betriebsprüfungen sind unabdingbar, um die Einhaltung der jeweiligen gesetzlichen Vorgaben überprüfen zu können. Wird eine Behörde an der Ausübung ihrer Aufsicht gehindert und wirken die Betroffenen nach Maßgabe der gesetzlichen Vorschriften nicht hinreichend mit, kann die Aufsichtsbehörde den ihr übertragenen Kontrollaufgaben nicht effektiv nachkommen. So ist ein vorsätzlicher, aber auch fahrlässiger Verstoß gegen Auskunfts- und Duldungspflichten des Unternehmers in § 61 Abs. 1 Nr. 3b PBefG bußgeldbewährt. Hinzu kommt, dass ein Unternehmer, der grundlegende Pflichten missachtet und Auskünfte verweigert oder hinauszögert, so dass die Einhaltung der Vorschrift faktisch nicht überprüfbar ist, insoweit Obliegenheitssowie Pflichtverletzungen begeht, die den Schluss auf seine Unzuverlässigkeit rechtfertigen (vgl. VG Düsseldorf, B.v. 28.6.2024 – 6 L 1142/24 – und VG Karlsruhe, B.v. 30.6.2025 – 1 K 4740/24 – jeweils juris).

35
Unter Beachtung dieser Maßgaben hat der Geschäftsführer bei der Kontrolle am 28. Oktober 2025 einen schweren Verstoß gegen die Duldungs- und Mitwirkungspflicht im Sinne von § 1 Abs. 1 Satz 2 Nr. 2a PBZugV i.V.m. §§ 54, 54a PBefG begangen. So wurden dem Geschäftsführer der Antragstellerin mittels für sofort vollziehbar erklärtem und mittlerweile auch bestandskräftigen Bescheids vom 28. Oktober 2025 verschiedene Handlungspflichten auferlegt, denen die Antragstellerin zum Teil nicht, zum Teil nicht rechtzeitig und zum Teil nicht vollumfänglich nachgekommen ist. So wurde die Antragstellerin zur unverzüglichen Bereitstellung einer Liste des Fahrpersonals einschließlich Sozialversicherungsanmeldungen verpflichtet, des Weiteren zur Aushändigung einer betriebswirtschaftlichen Auswertung für die Monate Juni bis einschließlich September 2025, des vollständigen Auftragseingangsbuchs gemäß § 49 Abs. 4 PBefG für den Zeitraum Juni 2025 bis Bescheidserlass sowie zur Verfügungstellung vollständiger Auftragsdaten/Fahrdaten der Plattformen, die im Rahmen ihrer Dokumentationspflicht gemäß § 49 Abs. 4 PBefG erstellt wurden, für den Zeitraum Juni 2025 bis Bescheidserlass, in dem die Daten in maschinenlesbarer Form von den Plattformen abgerufen und unverändert bereitgestellt werden sollten, die wöchentlichen Abrechnungen mit den Plattformen bzw. dem Generalunternehmer von Juni 2025 bis Bescheidserlass, des Weiteren, falls vorhanden, Abrechnungen mit den Plattformen über Sonderleistungen im Zeitraum Juni bis Bescheidserlass sowie Arbeitszeitaufzeichnungen nach dem Mindestlohngesetz für den Zeitraum Juni bis September 2025 für jeden Fahrer, zur Verfügung zu stellen in digitaler Form auf einem USB-Stick. Mit demselben Bescheid wurde die Antragstellerin verpflichtet, das Betreten der Geschäftsräume zu dulden, erforderliche Hilfsmittel zu stellen und Hilfsdienste zu leisten.

36
Wie dargelegt, wurde diesem Bescheid nicht vollumfänglich Folge geleistet. Zwar wurde Zutritt zu den Geschäftsräumen gewährt, wobei auch in diesem Fall trotz teilweiser Anwesenheit des Geschäftsführers nur Teile der geforderten Unterlagen zur Verfügung gestellt wurden und der Geschäftsführer insbesondere die vollständige Vorlage der Daten auf einem USB-Stick verweigerte, wenn auch einzelne Unterlagen zur Verfügung gestellt wurden. Es ist zu bedenken, dass der übergebene Bescheid vom 28. Oktober 2025, der die Verpflichtung zur Herausgabe der Daten auf einem USB-Stick unter Sofortvollzug stellte, außerdem

mittlerweile bestandskräftig geworden ist, aber auch bereits zum Zeitpunkt der Kontrolle vollziehbar und damit vollstreckbar war. Auch wenn in der Folge ein Antrag nach § 80 Abs. 5 VwGO auf Wiederherstellung der aufschiebenden Wirkung des Widerspruchs gegen diesen Bescheid vom 28. Oktober 2025 gestellt wurde, ändert dies nichts daran, dass ihm zum Zeitpunkt der Betriebskontrolle sofortig Folge zu leisten war.

37
Unabhängig von den Vorgängen im Rahmen der Betriebsprüfung ist des Weiteren von besonderer Bedeutung, dass nicht von einer Erfüllung der Verpflichtung zur unverzüglichen Vorlage des Auftragseingangsbuchs ausgegangen werden kann, weil dieses erst im Januar 2026 per E-Mail übermittelt wurde. Der Antragsgegnerin war es daher weder im Rahmen der Betriebsprüfung noch in unmittelbar zeitlichem Zusammenhang danach möglich, die Frage der Erfüllung der Rückkehrverpflichtung der Antragstellerin nach § 49 Abs. 4 Satz 3 PBefG und die Erfüllung der Vermittlungspflicht nach § 49 Abs. 4 Satz 2 PBefG nachzuprüfen. Damit hat die Antragstellerin die Überprüfungsmöglichkeiten der Antragsgegnerin wesentlich erschwert und verschleppt. Eine Überprüfung war erst nach Eingang des Auftragseingangsbuchs per E-Mail am 12. Januar 2026 möglich.

38
Damit hat die Antragstellerin auch insoweit schwer im Sinne von § 1 Abs. 1 Satz 2 Nr. 2a PBZugV gegen ihre Mitwirkungspflichten verstoßen.

39
Einen weiteren schweren Verstoß in diesem Sinne sieht die Kammer darin, dass es durchdringende Hinweise darauf gibt, dass die Antragstellerin aktenkundig systematisch gegen ihre Rückkehrverpflichtung aus § 49 Abs. 4 Satz 3 PBefG und gegen die Vermittlungspflicht nach § 49 Abs. 4 Satz 2 PBefG verstößt. Diese Verstöße rechtfertigen sich durch die aus der bei der Betriebsprüfung am 28. Oktober 2025 gewonnenen Erkenntnisse, der Übermittlung der Auftragsbücher/Fahrdaten am 12. Januar 2026 und der von der Antragsgegnerin vorgelegten auszugsweisen Überprüfung dieser Fahrdaten.

40
Gemäß § 49 Abs. 4 Satz 3 PBefG hat ein Mietwagen nach Ausführung des Beförderungsauftrags unverzüglich zum Betriebssitz zurückzukehren, es sei denn, es liegt eine Anschlussbeauftragung (ein neuer Beförderungsauftrag) vor, die der Mietwagenfahrer vor der Fahrt von seinem Betriebssitz oder der Wohnung oder während der Fahrt erhalten hat.

41
Diesbezüglich ist bereits festzuhalten, dass im Zeitraum der Kontrolle am 28. Oktober 2025 von 10:00 Uhr bis 15:30 Uhr zunächst nur sechs der zu diesem Zeitpunkt sechszehn genehmigten Mietwagen vor Ort festgestellt werden konnten. Später, d.h. um 10:02 Uhr, um 11:15 Uhr, um 11:17 Uhr bzw. um 15:29 Uhr sind dann jeweils ein Fahrzeug (N 313 um 10:02 Uhr, N 206 um 11:15 Uhr, N 315 um 11:17 Uhr und N 315 um 15:29 Uhr) am Betriebssitz angelangt. Die anderen zehn Fahrzeuge befanden sich während der gesamten Kontrollzeit durchgehend nicht am Betriebssitz. Am Folgetag fand dann außerplanmäßig kein Betrieb statt. Allein aus diesen Feststellungen ergibt sich, dass zumindest elf der sechszehn genehmigten Mietwagen entweder die gesamte oder nahezu die gesamte Kontrolldauer abwesend gewesen sind. Nur insgesamt drei der Mietwagen liefen in den ersten Stunden der Kontrolle dort ein. Unter Berücksichtigung der Rückkehrverpflichtung des § 49 Abs. 4 Satz 3 PBefG ist eine solch lange Abwesenheit der Fahrzeuge vom Betriebssitz nur vorstellbar, wenn nahezu – oder zum Teil auch über – fünf Stunden lang eine durchgehende Anschlussbeauftragung oder -beauftragungen vorliegen würde. Dies würde insoweit für diese Fahrzeuge eine nahezu 100-prozentige Auslastung bedeuten, die an einem Werktag außerhalb der typischen Stoßzeiten sehr unwahrscheinlich erscheint, und die sich gerade auch nicht aus der automatisierten Datenauswertung für den 28. Oktober 2025 ergibt. Allein auf Grund dieser Feststellungen durfte die Antragsgegnerin zu Recht von einer strukturellen Umgehung der Rückkehrverpflichtung ausgehen. Hierbei ist zu beachten, dass, wie es die Antragstellerin auch ausführt, ein unumstößlicher Beweis für die Umgehung der Rückkehrverpflichtung nicht geführt wurde, da die Abwesenheit vom Betriebssitz allein eine Anschlussbeauftragung gerade nicht sicher ausschließt. Allerdings konnte die Antragsgegnerin auf Grund nur unzureichender Auskunftserteilung der Antragstellerin und angesichts der verspäteten Übermittlung der Auftragsdaten/Fahrdaten auch keinen gegenteiligen Sachverhalt annehmen. Vielmehr wurde der Verdacht einer strukturellen Umgehung der Rückkehrverpflichtung eben durch Vorlage der am 12. Januar 2026 per Mail übermittelten Daten bestätigt. Die Antragstellerin übermittelte Daten

betreffend der einzelnen Fahrten anhand der Fahrt-Universally-Unique-Identifier-Number (UUID), der Fahrer UUID, des Fahrernamens, der Fahrzeug-UUID, des Kennzeichens, der Service-Art, des Zeitpunkts der Fahrtbestellung, der Ankunftszeit der Fahrt, der Abholadresse, der Zieladresse, der Fahrtdistanz, des Fahrtstatus, des Zeitpunkts der Bestellübermittlung, der Startzeit der Fahrt, des Fahrzeugstandorts bei Bestellzuweisung, des Fahrpreises, des Produkttyps, des Gesamtpreises für den Fahrgast und des Dateinamens. Was allerdings nicht übermittelt wurde, ist die in Ziffer 3.2.6 des Genehmigungsbescheids vom 3. Juni 2025 festgesetzte Verpflichtung der Antragstellerin, den Zeitpunkt der Rückkehr des Fahrzeugs zum Betriebssitz, bzw. sofern eine Anschlussbeauftragung vorliegt, die eindeutige Identifikationsnummer des neuen Auftrags bekanntzugeben. Dies hatte zur Folge, dass eine Prüfung der Aufsichtsbehörde auf Richtigkeit der Aufzeichnung und insbesondere auf Einhaltung der Rückkehrverpflichtungen wesentlich erschwert wurde, was wiederum einer ordentlichen Buchführung und der sich aus § 54a Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 und Nr. 2 PBefG ergebenden Mitwirkungspflicht, nämlich die Einsicht in Bücher und Geschäftspapiere zu ermöglichen und Auskunft zu erteilen, gerade nicht genügt (vgl. BayVGH, B.v. 21.1.2025 – 1 CS 24.2003 – juris). Damit war es der Antragsgegnerin nicht möglich, sofort und auf einen Blick zu erkennen, zu welchem Zeitpunkt das Fahrzeug nach Abschluss des Auftrags an den Betriebssitz zurückgekehrt ist. Dies hatte zur Folge, dass zur Prüfung einer Rückkehrverpflichtung wegen eines Anschlussauftrages aufwendig in den Aufzeichnungen gesucht werden musste, wann ein möglicher Folgeauftrag einging und ob dieser Folgeauftrag erst nach Beendigung oder noch während der ersten Fahrt übermittelt wurde. Weiter erschwert wurde die Überprüfung der Rückkehrverpflichtung dadurch, dass der Standort des Fahrzeugs bei Auftragsübermittlung generell nur in Standortkoordinaten angegeben wurde.

42
Vor diesem Hintergrund ist im maßgeblichen Entscheidungszeitpunkt (der letzten Behördenentscheidung) eine Beweiswürdigung nach den allgemeinen Grundsätzen des Verwaltungsverfahrensrechts zu Lasten der Antragstellerin gerechtfertigt. Kommt die Betreffende, wie vorliegend, ihrer Mitwirkungsobliegenheit oder -pflicht nicht in angemessenem Umfang nach, obwohl ihr dies möglich und zumutbar gewesen wäre, reduziert sich die Aufklärungspflicht der Behörde, so dass dem im Rahmen der Beweiswürdigung Rechnung getragen werden darf (vgl. BayVGH, B.v. 31.3.2025 – 11 C 23.1073 – juris, Ramsauer in Kopp/Ramsauer, VwVfG, 25. Aufl., 2024, § 26 Rn. 40, 43 f.; § 24 Rn. 12a ff., 50). Diese reduzierte Aufklärungspflicht kommt im streitgegenständlichen Verfahren zum Tragen. Dies hat zur Folge, dass es nicht zu beanstanden ist, dass die Antragsgegnerin die Erkenntnisse aus der Betriebsprüfung vom 28. Oktober 2025 und das lückenhafte bzw. nur lückenhaft vorgelegte Fahrdatenbuch dazu benutzt, um auf eine strukturelle Umgehung der Rückkehrverpflichtung zu schließen. Bereits die Tatsache, dass zehn (bzw. auch elf) der 16 genehmigten Mietwagen am 28. Oktober 2025 ohne nachgewiesene dauerhafte Anschlussbeauftragung nicht am Betriebssitz vorgefahren sind, kann die Antragsgegnerin für einen solchen Schluss hernehmen. Es wäre der Antragstellerin ein Leichtes gewesen, die in ihrer Sphäre liegende Frage der Anschlussbeauftragungen darzulegen bzw. solche auch nachzuweisen, um weitere Rechtsstreitigkeiten zu vermeiden.

43
Hinzu kommen die während des gerichtlichen Verfahrens von der Antragsgegnerin vorgelegten automatisierten bzw. teilmanuellen Analysen der Fahrdaten der Mietwagen der Antragstellerin im Hinblick auf eine mögliche Rückkehrpflichtverletzung. Mit Schriftsatz vom 26. März 2026 legte die Antragsgegnerin eine teilautomatisierte Analyse der Fahrdaten der Fahrzeuge der Antragstellerin vor. Im Hinblick auf fünfzehn Fahrzeuge wurde dabei für den Tag der Betriebskontrolle geprüft, ob Verstöße gegen die Rückkehrpflicht festgestellt werden (müssen). Automatisiert wurden darauf aufbauend für den 28. Oktober 2025 insgesamt 67 Verstöße gegen die Rückkehrpflicht festgestellt, bei einer Untersuchung von insgesamt 210 Fahrten für den Prüftag. Dabei hat die Antragsgegnerin bei einer Entfernung des Fahrzeugs von bis zu 250 m zum Betriebssitz die Rückkehrpflicht bereits als erfüllt angesehen. Gleichzeitig wurde geprüft, ob sich das Fahrzeug auf dem Rückweg von der letzten Fahrbeauftragung befand, um festzustellen, ob tatsächlich eine Anschlussbeauftragung vorliegt. Für jede Fahrt wurde die Strecke vom Zielort der abgeschlossenen Fahrt zum Betriebssitz der Antragstellerin herangezogen, wobei dies unter Verwendung möglicher Alternativrouten anhand von Open-Street-Map berechnet worden ist. Hierbei wurde, bezogen auf den Zeitpunkt der Auftragsübermittlung, dann kein Verstoß gegen die Rückkehrpflicht angenommen, wenn sich das Fahrzeug in einer Entfernung von weniger als 1.000 m von einer dieser berechneten Routen entfernt befunden hatte. Zur Evaluierung erfolgte sodann stichpunktartig unter Zuhilfenahme von GM eine manuelle Überprüfung. Hierbei wurden allein für das Fahrzeug … bei zwölf Fahrten sechs Verstöße errechnet und

teilweise kartenmäßig dargestellt. Für das Fahrzeug … wurden bei zwanzig Fahrten fünf Verstöße festgestellt, für das Fahrzeug … bei acht Fahrten vier Verstöße, für das Fahrzeug … bei zwölf Fahrten vier Verstöße und für das Fahrzeug … bei zehn Fahrten drei Verstöße bei teilweise auch unterschiedlichen Fahrern. Auch für das Fahrzeug … wurden bei siebzehn Fahrten vier Verstöße errechnet, für das Fahrzeug … fünf Verstöße bei fünfzehn Fahrten, für … bei siebzehn Fahrten sechs Verstöße. Des Weiteren wurden bei* …fünf Verstöße bei elf Fahrten, bei* … acht Verstöße bei einundzwanzig Fahrten, bei … zwei Verstöße bei sieben Fahrten, bei … bei sechzehn Fahrten drei Verstöße, bei* … vierzehn Fahrten und drei Verstöße, bei … fünf Verstöße bei vierzehn Fahrten und bei … bei sechzehn Fahrten vier Verstöße errechnet bzw. festgestellt. Bei jedem einzelnen dieser errechneten Verstöße ist der Mietwagen nicht in den 250 m-Radius zum Betriebssitz zurückgekehrt bzw. ist der Folgeauftrag außerhalb der 1.000-m-Toleranz zu den errechneten Rückfahrtrouten eingegangen. Teilweise sind überhaupt keine Folgeaufträge festgestellt worden, ohne dass das Fahrzeug daraufhin an den Betriebssitz zurückgekehrt wäre, teilweise ist die Folgebeauftragung erst mehr als 20 Minuten später erfolgt, wobei sich die Fahrzeuge weit, zum Teil mehrere Kilometer vom Betriebssitz entfernt befunden hatten und die Entfernung zum berechneten Rückweg ebenfalls einige Kilometer betragen hatte.

44
Um Sondereffekte auf Grund der Tatsache, dass es sich am 28. Oktober 2025 um den Tag der Betriebsprüfung gehandelt hatte, auszuschließen, hat die Antragsgegnerin auf Verlangen des Gerichts eine weitere stichprobenartige teilautomatisierte Prüfung vorgenommen. Hinsichtlich der Antragstellerin hat die Antragsgegnerin den 30. November 2025 ausgewählt und Fahrten von drei Fahrzeugen, nämlich …, … und …ausgewertet. Trotz des Einsatzes mehrerer Fahrer wurden – nach derselben Berechnungsmethode -- beim Fahrzeug …insgesamt fünf Verstöße gegen die Rückkehrpflicht festgestellt, beim Fahrzeug …elf und beim Fahrzeug … zehn Verstöße. So konnten hinsichtlich des Fahrzeugs … insgesamt 302 Fahrten berücksichtigt werden, wovon nur 48 auswertbar waren, was an der Unvollständigkeit der übermittelten Daten gelegen war. Hinzu kommt, dass bei der zweiten Auswertung sämtliche Fahrten unabhängig von ihrem Fahrstatus berücksichtigt worden sind, sofern die dazu gehörigen Datensätze vollständig waren, nicht nur, wie in der ersten Auswertung, abgeschlossene Fahrten.

45
Soweit die Antragstellerin dagegen einwendet, dass das verwendete Kartenmaterial abstrakt fehleranfällig sei, kann sie damit nicht durchdringen. Dies gilt auch für den Einwand, dass nur ein „lebensfremder Idealweg“ berücksichtigt worden sei. Letztendlich kann die Kammer aus den Auswertungen der Antragsgegnerin nicht erkennen, dass lediglich eine „gedachte, ideale Linie“ berücksichtigt worden wäre, sondern dass vielmehr eine realitätsnahe Annäherung an tatsächlich genommene Wege durchgeführt worden ist. So berechnet Open-Street-Maps keine geometrischen Linien, sondern berücksichtigt auch tatsächliche Straßennetze, Einbahnstraßen, Abbiegebeschränkungen und typische Fahrzeichen.

46
Auch der Einwand der fehlenden Berücksichtigung der konkreten Verkehrsverhältnisse am Prüfungstag kann nicht durchdringen. Zwar sind diese konkreten Verhältnisse tatsächlich nicht in die teilautomatisierte Berechnung mit eingeflossen, doch ergeben sich auch ohne Berücksichtigung der individuellen Verkehrsverhältnisse verlässliche Indizien dafür, dass häufige Rückkehrpflichtverstöße vorliegen. Immerhin hat die Antragsgegnerin eine Evaluierung der automatisch festgestellten Verstöße dahingehend vorgenommen, dass einzelne Verstöße durch Kartenausschnitte aus GM verifiziert worden sind. Anhaltspunkte dafür, dass die durch die Antragsgegnerin gewonnenen Erkenntnisse lebensfremd oder gar missbräuchlich erlangt worden sind, liegen nicht vor. Die Kammer geht daher davon aus, dass die stichprobenartigen Ergebnisse im Hinblick auf die Verletzung der Rückkehrpflicht ein geeignetes Bild der tatsächlichen Situation darstellen. Es wäre im Rahmen eines angemessenen Arbeitsaufwands unverhältnismäßig, von der Antragsgegnerin zu verlangen, jeden Tag und jedes Fahrzeug auf eventuelle Verstöße zu überprüfen. Aussagekräftige Stichproben reichen vielmehr aus. Bereits daraus ergibt sich für die Kammer ein verlässliches Bild der tatsächlichen Betriebsführung.

47
Auch der Einwand der Antragstellerin, die von der Antragsgegnerin gewählten Toleranzwerte seien willkürlich gegriffen, verfängt vorliegend nicht. Vielmehr erschließt sich dem Gericht, dass die gewählten Toleranzwerte großzügig und eher zu Gunsten der Antragstellerin gewählt wurden. Immerhin spricht das Gesetz ausdrücklich von einer Rückkehrpflicht zum Betriebssitz, nicht von einer Rückkehrpflicht zu einem

250 m-Radius um den Betriebssitz. Was die Routentoleranz von 1.000 m für den Rückweg angeht, so ist zuzugeben, dass es hierfür ebenfalls keine gesetzliche Regelung gibt, doch ist ebenfalls nicht zu erkennen, dass die Heranziehung einer Routentoleranz von 1.000 m die Antragstellerin unangemessen benachteiligt. Auch hier spricht das Gesetz lediglich von einer Rückkehrpflicht, gibt aber keine konkrete Route vor. Dem Gesetzeszweck ist nach Auffassung der Kammer allerdings zu entnehmen, dass ein – wie auch immer gearteter weiterer – Aufenthalt des Mietwagens im Stadtgebiet ohne Folgebeauftragung bzw. in Erwartung einer Folgebeauftragung gerade nicht gewollt ist. Wenn die Antragsgegnerin vorliegend eine Routentoleranz von 1.000 m erfasst, dann dürfte dies die im Stadtverkehr durchaus möglichen verkehrsbedingten Umfahrungen oder das Anfahren einer Tankstelle oder Toilette im Einzelfall miterfassen. Sicherlich mag es Einzelfälle geben, die außerhalb dieses Korridors liegen und dennoch plausibel sind, sie widerlegen jedoch die Aussagekraft des von der Antragstellerin gewählten Ansatzes nicht. Selbst bei einzelnen nur geringfügigen Überschreitungen des Toleranzwertes ist davon auszugehen, dass ohne Berücksichtigung einer Routentoleranz noch deutlich öfter eine Verletzung der Rückkehrverpflichtung festgestellt worden wäre. So geht die Kammer davon aus, dass die gewählten Toleranzen zwar sicherlich gegriffen sind, dass sie allerdings zu Gunsten der Antragstellerin bemessen wurden und dass, wie die Ergebnisse zeigen, auch bei Berücksichtigung einer noch großzügigeren Toleranz eine ebenfalls erhebliche Anzahl an Verstößen festgestellt hätte werden können.

48
Auch liegt es auf der Hand, dass eine automatisierte Analyse nicht die tatsächlichen Umstände des Einzelfalles erfassen kann, sondern eben nur die in den Fahrtenbüchern dokumentierten Vorgänge abbilden kann. Allerdings ist hier zu berücksichtigen, dass gerade dies gesetzlich und auch nach dem zugrundeliegenden Genehmigungsbescheid vom 28. Mai 2025 genau so angelegt ist. Die Aufsichtsbehörde hat nur die zur Verfügung gestellten Daten zur Verfügung, um ihrer Aufsichtspflicht nachzukommen. Weitere Erklärungen zu jeder Fahrt außer den gesetzlich vorgegebenen oder im Bescheid festgesetzten schuldet die Antragstellerin im Rahmen ihrer Betriebsprüfung gerade nicht. Wenn aber, wie vorliegend, Routenabweichungen und Verstöße gegen die Rückkehrverpflichtungen (automatisiert) festgestellt wurden, so läge es doch nahe, dass diese Routenabweichungen, wenn sie denn gerechtfertigt wären, durch eine entsprechende Begründung (bspw. Toilettenpausen, Tankvorgänge, verkehrsbedingte Verzögerungen, technische oder organisatorische Klärungen, Wartezeiten oder sonstige betriebliche Notwendigkeiten) plausibilisiert werden. Dies hat die Antragstellerin aber in keinem einzelnen Fall getan. Wie bereits dargelegt, ist der Amtsermittlungsgrundsatz nicht grenzenlos, sondern wird durch die Mitwirkungspflichten der Beteiligten und auch durch Beweislastgrundsätze eingeschränkt. Es ist hierbei zu berücksichtigen, dass die oben genannten möglichen Erklärungen für eine Routenabweichung ausschließlich in der Sphäre der Antragstellerin liegen. Die Antragsgegnerin kann hierzu keinerlei Kenntnisse haben. Die Antragsgegnerin hat aber – zumindest exemplarisch – Rückkehrverpflichtungsverletzungen dargestellt, ohne dass die Antragstellerin im Konkreten hierauf reagiert hätte. Der Einwand der mangelnden Sachverhaltsaufklärung durch die Antragsgegnerin trägt also nicht. Im Übrigen hätte die Antragsgegnerin die individuellen Umstände, wie dargelegt, ausschließlich bei der Antragstellerin abfragen können, die sich aber selbst in diesem Verfahrensstadium ausdrücklich nicht äußern will und äußert.

49
Hierauf aufbauend sind auch die Grundsätze der materiellen Beweislast zu berücksichtigen. Ausgehend von der gesetzlichen Regelung des § 49 Abs. 4 Satz 3 PBefG und der darin geregelten Ausnahme von der Rückkehrpflicht im Falle eines rechtzeitigen Anschlussauftrags ist der Rückschluss im Rahmen der Beweislastregeln zu treffen, dass in vorliegenden Fällen die Antragstellerin hinsichtlich des Vorliegens der Ausnahmevoraussetzungen darlegungs- und beweispflichtig ist (vgl. Bidinger, PBefR, 2. Aufl., § 49 Rn. 180 m.w.N.). Vorliegend hat die Antragsgegnerin – wie dargelegt, exemplarisch – einzelne Rückkehrpflichtverletzungen bzw. Routenabweichungen aus den ihr vorgelegten Fahrdaten ableiten können, so dass die Antragstellerin nunmehr die Möglichkeit gehabt hätte, hierzu Stellung zu beziehen. Tut sie dies aber, wie vorliegend, nicht, muss sie die Folgen der Ungewissheit einer abgeschlossenen Sachverhaltsaufklärung gegen sich gelten lassen. Die Antragsgegnerin hat die ihr vorgelegten Daten für den 28. Oktober 2025 und den 21. Dezember 2025 analysiert und damit das ihr Mögliche insoweit getan. Wenn die Antragstellerin nunmehr pauschal behauptet, dass dies nicht zureichend im Hinblick auf den Widerruf einer Gestattung ist, so wäre es die Obliegenheit der Antragstellerin gewesen, aus der ihr zuzurechnenden Sphäre weitere Daten und Argumente vorzutragen. Tut sie dies nicht, sondern begnügt sich ausschließlich mit einer Rüge mangelnder Sachverhaltsaufklärung, muss sie die Ergebnisse im

Rahmen der Anwendung der Grundsätze materieller Beweislast gegen sich gelten lassen. Dies gilt umso mehr, als die Antragsgegnerin Daten nicht auswertbarer Fahrten nicht zu Lasten der Antragstellerin berücksichtigt.

50
Die Kammer kann und muss die festgestellten Verstöße gegen die Rückkehrpflicht ihrer Entscheidung zugrunde legen, insbesondere im vorliegenden Verfahren des einstweiligen Rechtsschutzes.

51
Zwar ist der Antragstellerin zuzugeben, dass zwar alle Verstöße von den einzelnen Fahrern selbst begangen worden sind, doch sind diese Verstöße (auch) dem Geschäftsführer zuzurechnen. Dies wäre lediglich dann nicht der Fall, wenn die Verstöße auch bei angemessener Aufsicht und Betriebsorganisation vorgefallen wären, also unvermeidbar waren (vgl. VG Düsseldorf, B.v. 12.5.2021 – 6 L 199/21 – Beck-RS 2021, 11516). Hierzu hat die Antragstellerin vorgetragen, dass ihre Fahrer immer wieder geschult und auch auf die Rückkehrverpflichtung hingewiesen werden. Es ist allerdings nicht ersichtlich, inwieweit diese Anweisungen organisiert sind und ob sie auch zureichend kontrolliert werden. Die Antragstellerin hat hierfür für einige ihrer Fahrer Formblätter vorgelegt, die aus den Monaten November 2025 bis Anfang 2026 datieren. Diese Formblätter weisen auf die wesentlichen Verpflichtungen eines Fahrers eines Mietwagens hin und beinhalten auch die Rückkehrverpflichtung. Fahrerschulungen aber haben selbst nach dem Sachvortrag der Antragstellerin erst in den Monaten November/Dezember 2025 stattgefunden, wofür ebenfalls einzelne Belege vorgelegt wurden. Ob solche Fahrerschulungen auch bereits zum Zeitpunkt der Betriebskontrolle am 28. Oktober 2025 stattgefunden haben, ist unbekannt und wurde von der Antragstellerin allerdings auch nicht nachgewiesen. Selbst wenn man davon ausgeht, dass solche Schulungen stattfinden, ist jedenfalls nicht ersichtlich, inwieweit die Pflichten auch durch den Geschäftsführer der Antragstellerin kontrolliert werden oder ob von ihm Kontrollen organisiert wurden. Wenn vorgetragen wird, dass auch Abmahnungen und Kündigungen auf Grund der Verletzung der Rückkehrverpflichtung ausgesprochen worden seien, so wurde dies in diesem Fall allerdings nicht nachgewiesen. Vielmehr bezieht sich die Antragstellerin wohl auf Vorkommnisse in einem Partnerunternehmen. Kontrollen werden zwar behauptet, aber nicht nachgewiesen, was umso notwendiger wäre, umso mehr Verstöße im Raum stehen. Allerdings sind geeignete Nachweise im Hinblick auf Überwachungs- und Kontrollpflichten nicht vorgelegt. Näheres wird auch nicht vorgetragen.

52
Es liegt vielmehr auf der Hand, dass es ein verfestigtes betriebliches System einer Duldungskultur dahingehend gegeben hatte, dass die Rückkehrverpflichtung nicht allzu ernst genommen wird. Jedenfalls aber ist es offensichtlich, dass der Geschäftsführer dies nicht nur bemerkte, sondern erheblich entschiedener dagegen hätte vorgehen müssen.

53
Auch geht das Gericht davon aus, dass die Antragstellerin gegen die Vermittlungspflicht des § 49 Abs. 4 Satz 2 PBefG verstoßen hat. Danach dürfen Mietwagen nur dann Beförderungsaufträge ausführen, wenn diese am Betriebssitz oder in der Wohnung des Unternehmers eingegangen sind. Diese Beförderungsaufträge müsste der Unternehmer am Betriebssitz oder in der Wohnung auch buchmäßig oder elektronisch erfassen und die Aufzeichnung ein Jahr aufbewahren. Auch an der Erfüllung dieser Voraussetzungen bestehen nicht nur berechtigte Zweifel, sondern es gibt konkrete Hinweise dahingehend, dass die Verpflichtungen nicht erfüllt werden, die, ähnlich wie bei der Nichterfüllung der Rückkehrverpflichtung, dazu führen, dass nicht nur die Amtsermittlungspflicht durch die Antragsgegnerin in hinreichendem Umfang wahrgenommen wurde, sondern dass hier ebenfalls im Rahmen einer Obliegenheitspflichtverletzung davon auszugehen ist, dass die Antragstellerin diesen Vorwürfen hätte begegnen müssen. Anders als in einem Parallelverfahren wurde in diesem Verfahren schon keine wie auch immer geartete Erklärung eines Disponenten vorgelegt. Gleichzeitig konnten zwar eine Reihe von Daten am Kontrolltag vorgelegt werden, doch haben diese Daten nicht den gesamten zurückliegenden Zeitraum umfasst. Auch der Zustand und die Ausstattung der Räumlichkeiten, die den Betriebssitz der Antragstellerin darstellen und von denen sich Lichtbilder in den Behördenakten befinden, spricht nicht dafür, dass tatsächlich eine Vermittlung vor Ort am Betriebssitz stattfindet oder auch nur stattfinden kann. Da das Mietwagenauftragsbuch gemäß Ziffern 3.1 und 3.2 des zugrundeliegenden Genehmigungsbescheids vom 28. Mai 2025 am Betriebssitz zu führen wäre und auch der Name des aufzeichnungsführenden Personals gemäß Ziffer 3.3.6 zu erfassen gewesen wäre, ist jedenfalls nicht zu erkennen, dass die

Auftragsverarbeitung dort auch stattfindet. Des Weiteren lässt sich der automatisierten Datenanalyse neben den Rückkehrpflichtverletzungen auch entnehmen, dass zwischen dem Zeitpunkt des Auftragseingangs und der Auftragsweiterleitung an das jeweilige Fahrzeug in der Regel nur sehr wenige Sekunden liegen und die dabei festgestellten Abweichungen sehr gering sind. Diese gleichförmige und äußerst kurze Zeitspanne spricht für eine automatisierte Weiterleitung der Aufträge über eine Appbasierte Vermittlungsplattform direkt an das jeweilige Fahrzeug unter Umgehung des Betriebssitzes. Auch wenn die Antragstellerin vorträgt, es liege in ihrem Interesse, Aufträge möglichst schnell an das jeweilige Fahrzeug weiterzuleiten, wäre eine Weiterleitung am Betriebssitz selbst wohl nur möglich, wenn dort auch Personal vorhanden wäre. Dies war aber ausweislich der Aktenlage nicht immer der Fall. Insbesondere am 28. Oktober 2025 waren die für die Vermittlung vorgesehenen Räume tatsächlich leer.

54
Deshalb durfte die Antragsgegnerin im Rahmen einer Gesamtabwägung zu Recht von der Unzuverlässigkeit der Antragstellerin bzw. ihres Geschäftsführers gemäß § 13 Abs. 1 Satz 1 Nr. 2 PBefG ausgehen.

55
Unter Zugrundelegung der Rechtsprechung des Bayerischen Verwaltungsgerichtshofs (B.v. 31.3.2025 a.a.O.) ergibt sich die Annahme der Unzuverlässigkeit der Antragstellerin aus einer Häufung einzelner Verstöße gegen Vorschriften des Personenbeförderungsrechts mit jeweils eindeutig negativer Aussagekraft. Aus den Akten ergeben sich wiederholte Zuwiderhandlungen der Antragstellerin gegen die ihr als Unternehmerin nach dem Personenbeförderungsgesetz bzw. der auf Grund dieses Gesetzes beruhenden Rechtsverordnungen auferlegten Pflichten. Daraus darf die Behörde auch auf ein Verhalten der Antragstellerin in der Zukunft schließen. Maßgeblich hierfür sind nämlich auch subjektive Elemente, wie eine erkennbare Tendenz, gesetzliche Vorgaben nicht einhalten zu wollen. Im vorliegenden Fall sprechen Anzahl und Gewicht der teils nicht unerheblichen Verstöße wie das Nichteinschreiten des Geschäftsführers dafür, dass auch künftig keine ordnungsgemäße Beachtung der maßgeblichen Vorschriften zu erwarten ist. In einer Gesamtschau ergibt sich vielmehr das Bild der Missachtung der Rechtsordnung zur Erlangung eines (unberechtigten) wirtschaftlichen Vorteils. Bereits die nicht hinreichende Mitwirkung bei der Betriebsprüfung stellt einen gravierenden Verstoß dar und indiziert die Unzuverlässigkeit. Des Weiteren lassen die zahlreichen Verstöße gegen die Rückkehrverpflichtung, die ein wesentlicher Bestandteil des Betriebs eines Mietwagenunternehmens ist, darauf schließen, dass auch in Zukunft schwere Verstöße gegen Vorschriften des Personenbeförderungsrechts begangen werden. Selbst wenn man davon ausgehen wollte, dass die gewichtigen Indizien für eine Umgehung der Vermittlungspflicht allein nicht für eine Unzuverlässigkeit ausreichen würden, ist aber bei einer Gesamtschau festzustellen, dass weitere erhebliche (schwere) Verstöße im Sinne von § 1 Abs. 1 Nr. 2a PBZugV mit entsprechend negativer Aussagekraft vorliegen, die tatsächlich mit Strafurteilen vergleichbar sind.

56
Dies berücksichtigt, ist es vorliegend nicht mehr erheblich, ob die Antragstellerin tatsächlich weitere Verstöße begangen hat, beispielsweise die im Raum stehenden Verstöße gegen die Sechs-Stunden-Regelung des § 4 Abs. 3 ArbZG sowie Verstöße gegen das Mindestlohngesetz und das Schwarzarbeitsgesetz. Ob die Antragstellerin die Tätigkeit an einem nicht genehmigten Betriebssitz bereits aufgenommen hat oder nicht, ist ebenfalls nicht entscheidungserheblich.

57
Letztendlich ist es auch nicht zu beanstanden, wenn die Antragstellerin vor dem Widerruf der Mietwagengenehmigungen nicht abgemahnt wurde. Es ist in der Rechtsprechung anerkannt (vgl. BVerwG, B.v. 27.9.1997 – 7 B 56.79 – juris), dass das Erfordernis behördlicher Abmahnungsmaßnahmen dann bedeutungslos ist, wenn dem bisherigen gesetzeswidrigen und unzuverlässigen Verhalten eines Unternehmers so erhebliches Gewicht zukommt, dass eine vorherige Abmahnung sinnlos wäre. Insoweit führt die Antragsgegnerin aus, dass es auf Grund der Schwere und der Häufung der Verstöße sehr unwahrscheinlich sei, dass man von einer Besserung des Verhaltens ausgehen könne. Gerade die Verweigerung der Mitwirkung im Rahmen der Betriebsprüfung und die – wohl – bewusste Umgehung zentraler gesetzlicher Pflichten eines Mietwagenunternehmers lassen hinreichend auf fehlende Änderungsbereitschaft schließen. Die Kammer geht vorliegend davon aus, dass die Antragstellerin auch künftig nicht gewillt ist, gesetzliche Vorschriften essentieller Art, wie etwa die der Rückkehrverpflichtung, auch einzuhalten. Gerade die mangelhafte Mitwirkung im Rahmen der Betriebsprüfung und die mangelnde

Dokumentation der Betriebsführung – trotz ausdrücklicher Auflagen im Genehmigungsbescheid – führen dazu, dass von einer bewussten institutionellen Umgehung der Vorschriften auszugehen ist.

58
Letztendlich hat auch dies zur Folge, dass der Widerruf der Mietwagengenehmigung verhältnismäßig ist. Zwar wurden, nachdem die Nachschau und das Herausgabeverlangen im Rahmen der Betriebsprüfungen nicht zum gewünschten Erfolg geführt hatten, in der Folge weitere Unterlagen vorgelegt, die geforderten und notwendigen Auftragsbücher allerdings erst im Januar 2026. Selbst nach Durchführung der Betriebsprüfung am 28. Oktober 2025 wurden weiterhin Verstöße gegen die Rückkehrpflicht verzeichnet, wie die exemplarische Auswertung zweier Fahrzeuge vom 30. November 2025 aufzeigt. Wenn nicht einmal die Durchführung einer Betriebsprüfung mit den dadurch gewonnenen Erkenntnissen eine Verhaltensänderung der Antragstellerin nach sich gezogen hat, ist es erforderlich und angemessen, Wettbewerber wie beispielsweise andere Mietwagenunternehmer, aber auch Taxiunternehmer vor bereits entstandenen und zukünftig noch entstehenden Nachteilen zu schützen.

59
Dem steht auch nicht die Berufsfreiheit des Art. 12 GG entgegen. Wie sich aus einer Anfrage des Gerichts bei der Antragsgegnerin ergeben hat, gibt es in deren Zuständigkeitsbereich derzeit 35 Mietwagenunternehmen. Hier ist nach Mitteilung der Antragsgegnerin zu verzeichnen, dass sich bei 31 Mietwagenunternehmen keine größeren Beanstandungen ergeben hätten. Zu Beanstandungen war es nach Mitteilung nur bei der Antragstellerin, ihren zwei Partnerunternehmen am gleichen Betriebssitz und einem weiteren Unternehmen, das die Genehmigungsurkunde freiwillig zurückgegeben hatte, gekommen. Es ist daher auch unter Berücksichtigung der Grundrechte der Antragstellerin notwendig und gerechtfertigt, durch einen Widerruf der Genehmigungen in ihre Berufsfreiheit einzugreifen, da ansonsten eine Gefahr für die Wettbewerbsordnung sowohl zwischen Mietwagenunternehmern als auch zwischen Unternehmern verschiedener Verkehrsarten bestünde und weiter existieren würde. Unzuverlässige Geschäftsführer, die nicht dafür sorgen, dass sich die ihnen unterstehenden Fahrer an für das Mietwagengeschäft essentielle gesetzliche Vorgaben halten, sind eine Gefahrenquelle für Straßenverkehr, Fahrgäste und Verkehrsteilnehmer wie auch für die Existenz von konkurrierenden Unternehmen. Ein Eingriff in die Berufsfreiheit ist daher gerechtfertigt, zumal mildere, aber ebenso geeignete Mittel nicht ersichtlich sind.

60
Der Antrag nach § 80 Abs. 5 VwGO ist daher abzulehnen.

61
Die Kostenentscheidung beruht auf § 154 Abs. 1 VwGO.

62
Der Streitwert ergibt sich aus §§ 53 Abs. 2 Nr. 2, 52 Abs. 1 und 2 GKG i.V.m. mit den Ziffern 47.5 und 1.5 des Streitwertkatalogs für die Verwaltungsgerichtsbarkeit 2025.