



# Der deutsche Dienstradleasing-Markt

März 2026



|    |                  |          |
|----|------------------|----------|
| 01 | Vorwort          | Seite 03 |
| 02 | Studienüberblick | Seite 04 |
| 03 | Marktdefinition  | Seite 05 |
| 04 | Methodik         | Seite 07 |
| 05 | Marktdaten       | Seite 08 |
| 06 | Konsumentendaten | Seite 18 |
| 07 | Anhang           | Seite 21 |



# 01 | Vorwort

Liebe Leserinnen, liebe Leser,

wir freuen uns, Ihnen hiermit die 3. Auflage der Studie „Der deutsche Dienstradleasing-Markt“ zu präsentieren, in der Deloitte und Zukunft Fahrrad gemeinsam die wesentlichsten Kennzahlen des deutschen Dienstradleasing-Marktes aufzeigen.

Auch im Jahr 2025 zeigt sich der deutsche Dienstradleasing-Markt weiterhin in einer herausfordernden Situation. Zwar wächst die Leasingflotte erneut, doch gleichzeitig verzeichnet der Markt das zweite Jahr in Folge einen leicht rückläufigen Gesamtumsatz. Dieser sank 2025 um 4 Prozent auf 2,8 Mrd. Euro. Parallel ging die Zahl der neu geleasten Diensträder um 5 Prozent auf 0,72 Mio. zurück. Trotz dieses Rückgangs setzt sich das kontinuierliche Flottenwachstum fort: Insgesamt umfasste der Bestand im Jahr 2025 rund 2,2 Mio. Diensträder.

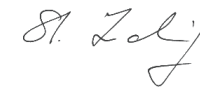
Die Nutzung des Dienstradleasings breitet sich weiterhin sowohl auf Nutzer- als auch auf Arbeitgeberseite aus. Seit 2021 wächst die Zahl der aktiven Nutzer:innen jährlich im Durchschnitt um 28 Prozent. Auch die Arbeitgeberbasis vergrößert sich kontinuierlich und verzeichnet seit 2021 ein durchschnittliches jährliches Wachstum von 21 Prozent. Damit bleibt das Dienstradleasing trotz konjunktureller Schwankungen ein gefragtes Benefitmodell.

Der stationäre Fachhandel blieb im Dienstradleasing auch 2025 der wichtigste Vertriebskanal (86%) und liegt weiterhin über dem Niveau des Gesamtmarkts. Der Online-Vertrieb stabilisierte sich nach dem Wachstum des Vorjahres und bleibt auf ähnlichem Niveau. Gleichzeitig profitiert der Handel klar vom Leasinggeschäft, da geleaste Fahrräder im Schnitt höhere Preise erzielen und diese Vertriebsform besonders attraktiv machen.

Erstmals wurde die Studie 2025 durch eine umfassende Konsumentenbefragung ergänzt, die neue, detaillierte Einblicke in die Nutzerperspektive ermöglicht. Die Ergebnisse zeigen klar, dass finanzielle Vorteile, inkludierte Serviceleistungen und der Wegfall hoher Anschaffungskosten als wichtigste Argumente für das Dienstradleasing wahrgenommen werden. Gleichzeitig bleiben Themen wie Vertragslaufzeiten oder Unsicherheiten bei einem möglichen Arbeitgeberwechsel relevante Punkte, die aus Sicht vieler Konsument:innen weiterhin kritisch bewertet werden.

Trotz der aktuellen Marktverhältnisse bleibt das Dienstradleasing damit ein Erfolgsmodell, das Arbeitgebern wie Nutzer:innen attraktive Mehrwerte bietet und dessen Potenzial insbesondere im kleinen und mittelständischen Unternehmenssegment weiterhin groß ist.

Zum Abschluss möchten wir uns gemeinsam bei allen Studienteilnehmer für die Unterstützung bedanken und wünschen Ihnen mit unserer dritten Ausgabe der Studie eine weitere informative Lektüre.



**Stefan Ludwig**  
Partner  
Deloitte  
Sport Business Gruppe



**Wasilis von Rauch**  
Geschäftsführer  
Zukunft Fahrrad



01

02

03

04

05

06

07



## 02 | Studienüberblick

Die wichtigsten Erkenntnisse der Studie auf einen Blick



### Wachsende Leasingflotte, aber erneuter Rückgang beim Marktumsatz

Der **Gesamtumsatz** der Dienstradleasing-Branche blieb 2025 das zweite Jahr in Folge leicht unter dem jeweiligen Vorjahr (**4 Prozent**) und belief sich auf **2,8 Mrd. Euro**. Gleichzeitig ging die Anzahl der **neu geleasteten Diensträder** im Jahr 2025 im Vergleich zum Vorjahr um **5 Prozent** auf **0,72 Mio.** zurück. Die Flotte **wächst dennoch kontinuierlich** und umfasste 2025 rund **2,2 Mio. Diensträder**.



### Dienstradleasing verbreitet sich auf Nutzer- und Arbeitgeberseite weiter

Die Zahl der aktiven **Dienstradleasing-Nutzer:innen** steigt auch 2025 weiter an. Seit 2021 verzeichnet der Markt eine durchschnittliche jährliche **Wachstumsrate von 28 Prozent**. Der Anteil derjenigen, die das Angebot tatsächlich nutzen, erhöhte sich damit von rund 8 Prozent der potenziellen Nutzer:innen im Jahr 2021 auf 11 Prozent im Jahr 2025. Parallel wächst auch die Zahl der Arbeitgeber, die Dienstradleasing anbieten – seit 2021 durchschnittlich um 21 Prozent pro Jahr.



### Preisniveau geleaster Räder übertrifft weiterhin das Marktdurchschnittsniveau

Der durchschnittliche Preis geleaster Diensträder ist 2025 im Vergleich zum Vorjahr leicht **auf rund 3.460 Euro gesunken** (2024: 3.470 Euro). Gleichzeitig hat sich der **Abstand zum Gesamtmarkt vergrößert** und liegt nun bei 1.880 Euro (2024: 1.825 Euro). Dies erklärt sich zum einen durch einen überproportionalen Anteil höherpreisiger konventioneller Fahrräder im Leasing und zum anderen durch den weiterhin hohen E-Bike-Anteil.



### Stationärer Handel bleibt dominant – Online-Anteil stabilisiert sich

Der **stationäre Fachhandel** bleibt im Dienstradleasing **klar dominierend** und weist im Vergleich zum Gesamtmarkt einen überdurchschnittlich hohen Anteil auf (86% vs. 69%). Der **Online-Vertrieb**, der 2024 deutlich zulegen konnte, **stabilisierte sich 2025** und blieb auf einem ähnlichen Niveau – gleichzeitig stieg der Anteil der Studienteilnehmenden, die einen **eigenen Online-Shop/eine eigene Online-Plattform** nutzen.



### Konsumentenperspektive: Kosten- und Servicevorteile überzeugen

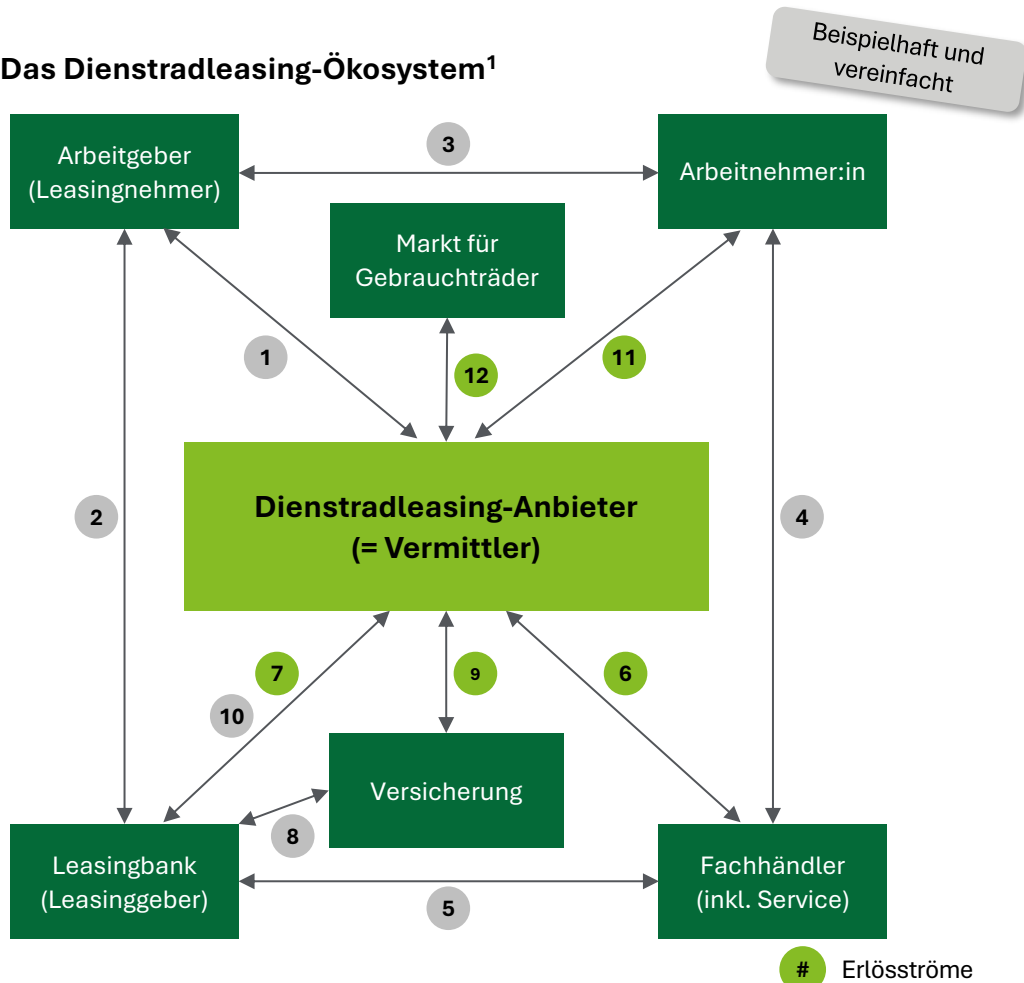
Aus Sicht der Konsument:innen bietet Dienstradleasing vor allem finanzielle Vorteile und administrative Entlastung, etwa durch **inkludierte Serviceleistungen** und den **Wegfall hoher Anschaffungskosten**. Gleichzeitig bleiben Vertragslaufzeiten sowie offene Fragen bei einem möglichen Arbeitgeberwechsel zentrale Punkte, die aus Nutzersicht weiterhin kritisch bewertet werden.



# 03 | Marktdefinition – Ökosystem

Dienstradleasing-Anbieter sind zentrale Akteure im Leasingprozess, der aus Anbietern, Arbeitgebern, Arbeitnehmer:innen, Leasingbanken, Versicherungsgesellschaften und Fahrradhändlern besteht

Abb. 1 – Das Dienstradleasing-Ökosystem<sup>1</sup>



## Beziehungen der Akteure und Einnahmequellen

- 1 Arbeitgeber wählt einen Leasinganbieter aus.
- 2 Arbeitgeber und Leasingbank schließen einen Leasingvertrag über den Dienstradleasing-Anbieter ab.
- 3 Arbeitgeber bietet Mitarbeitenden Dienstradleasing unter den festgelegten Vertragsbedingungen an.
- 4 Arbeitnehmer:in wählt ein Dienstrad bei einem Händler aus dem Netzwerk des Dienstradleasing-Anbieters aus. Fachhändler fungieren auch als Servicestellen.
- 5 Leasingbank kauft das Dienstrad vom Fachhändler.
- 6 Zwischen dem Fachhändler und dem Leasinganbieter wird eine Vermittlungsgebühr für den Fahrradverkauf ausgetauscht.
- 7 Leasingbank zahlt eine Vermittlungsprovision an Dienstradleasing-Anbieter und gibt Zahlungen für das Servicepaket weiter.
- 8 Eine Versicherungsgesellschaft deckt Diebstahl und Schäden.
- 9 Dienstradleasing-Anbieter erhält von der Versicherung eine Provision für die Vermittlung.
- 10 Am Ende der Laufzeit kauft der Dienstradleasing-Anbieter das Dienstrad von der Leasingbank.
- 11 Dienstrad wird Arbeitnehmer:in zu einem festgelegten Restwert angeboten.
- 12 Wenn Arbeitnehmer:in das Fahrrad nicht übernimmt, wird es an einen Händler für Gebrauchträder verkauft.

Anmerkung: 1) Dieser Prozess ist vereinfacht und verallgemeinert dargestellt und kann von Anbieter zu Anbieter leicht variieren.  
Quelle: Deloitte-Analyse.  
Deloitte 2026



01

02

03

04

05

06

07



## 03 | Marktdefinition – Steuerersparnis

Aufgrund der Steuerersparnis ist die monatliche Nettoleasingrate vergleichsweise niedrig und bietet den Dienstradleasing-Nutzer:innen üblicherweise eine attraktive Möglichkeit, zu reduzierten Preisen auf hochwertige Fahrräder und E-Bikes zuzugreifen

**Tab. 1 – Vergleich von Brutto- und Nettoeinkommen am Beispiel von Dienstradleasing**

Angaben in Euro

| Finanzielle Auswirkungen<br>Euro pro Monat        | Kein Leasing | Dienstradleasing | DELTA        |
|---|--------------|------------------|--------------|
| <b>Fahrradpreis (in Euro absolut, inkl. USt.)</b> | <b>3.000</b> | <b>3.000</b>     |              |
| <b>Bruttogehalt</b>                               | <b>4.000</b> | <b>4.000</b>     | -            |
| Arbeitgeberbeitrag zum Leasing                    | -            | 0-X              | -            |
| Geldwerter Vorteil                                | -            | 7                | 7            |
| Leasingrate (Dienstrad)                           | -            | (86)             | <b>(86)</b>  |
| Leasingrate (andere Serviceleistungen)            | -            | (23)             | <b>(23)</b>  |
| Leasingkosten                                     | -            | (109)            |              |
| <b>Neues Bruttogehalt</b>                         | <b>4.000</b> | <b>3.898</b>     | <b>(102)</b> |
| Sozialabgaben                                     | (791)        | (771)            | <b>20</b>    |
| Steuern   | (646)        | (617)            | <b>29</b>    |
| Staatliche Abgaben                                | (1.437)      | (1.387)          | 49           |
| Geldwerter Vorteil                                | -            | (7)              | <b>(7)</b>   |
| <b>Nettogehalt</b>                                | <b>2.563</b> | <b>2.504</b>     | <b>(60)</b>  |
| <b>Monatliche Rate (in Euro)</b>                  |              | -                |              |
| Monatliche Bruttoreate                            |              | (102)            |              |
| Monatliche Nettoeate                              |              | (60)             |              |

Beispielhaft und vereinfacht

Der Arbeitgeberbeitrag zum Leasing wurde zur besseren Vergleichbarkeit auf 0 Euro gesetzt. Arbeitgeber können das Dienstradleasing freiwillig bezuschussen.

In Deutschland sind Diensträder (teilweise) steuerpflichtig, da sie eine Besteuerung des geldwerten Vorteils darstellen (0,25%-Regel). Bei einem geleasteten Fahrrad mit einem Wert von 3.000 Euro wären es abgerundet beispielsweise 7 Euro pro Monat.

Die Leasingrate variiert je nach Fahrradtyp oder E-Bike bzw. nach Marke und Modell. Auch das Servicepaket des Leasingvertrages kann je nach gewähltem Service- und Wartungsplan variieren. Hier wurde das Paket mit den höchsten Serviceleistungen gewählt.

Aufgrund der angepassten Bemessungsgrundlage („neues Bruttogehalt“) sind die staatlichen Abgaben (Steuern und Sozialabgaben) des Arbeitnehmers im Falle des Dienstradleasings wesentlich geringer als bei einem Fahrradkauf ohne Dienstradleasing.



01

02

03

04

05

06

07



## 04 | Methodik

Für die Durchführung der Studie wurde ein standardisierter Fragebogen für den Dienstradleasing-Markt entwickelt. Die Studienteilnehmer decken den Großteil des Dienstradleasing-Marktes ab, wobei die fehlenden Marktdaten auf Basis von Händlerinformationen auf den Gesamtmarkt hochgerechnet wurden



### Fragebogen

#### Auswertung relevanter Marktdaten<sup>1</sup>

























- Unternehmensinformationen
- Händlernetzwerk
- Leasingflotte
- Kundennetzwerkinformationen



### Studienteilnehmer

#### Neun Dienstradleasing-Anbieter

- Diese decken rund 85 Prozent des Dienstradleasing-Marktes ab

|                         |    |    |    |    |  |
|-------------------------|---|---|---|---|---|
| <b>Firmenname</b>       | Bikeleasing-Service GmbH & Co. KG   | BS Bikes & Services GmbH  | BusinessBike GmbH   | Eleasa, eine Marke der MODULAT LEASING AG   | eurorad Deutschland GmbH  |
| <b>Unternehmenssitz</b> | Vellmar   | Pulheim   | Herzogenaurach  | Hannover  | Köln  |
| <b>Aktive Länder</b>    |     |    |    |    |  |
| <b>Gründungsjahr</b>    | 2015  | 2021  | 2014  | 2019  | 2012  |
|                         |    |    |    |    |   |
| <b>Firmenname</b>       | Green Mobility Holding GmbH <sup>2</sup>  | JobRad GmbH   | Kazenmaier Leasing GmbH   | Purobike GmbH   |   |
| <b>Unternehmenssitz</b> | München   | Freiburg  | Karlsruhe   | Hannover  |   |
| <b>Aktive Länder</b>    |    |     |  |  |   |
| <b>Gründungsjahr</b>    | 2012  | 2008  | 1947  | 2013  |   |

Anmerkung: 1) Im Falle neuer Erkenntnisse und/oder aktualisierter Daten können historische Werte gegenüber früheren Ausgaben der Studie rückwirkend angepasst sein.

2) Zur Green Mobility Holding GmbH gehören u.a. die beiden deutschen Dienstradleasing-Anbieter Company Bike und Mein Dienstrad.



01

02

03

04

05

06

07



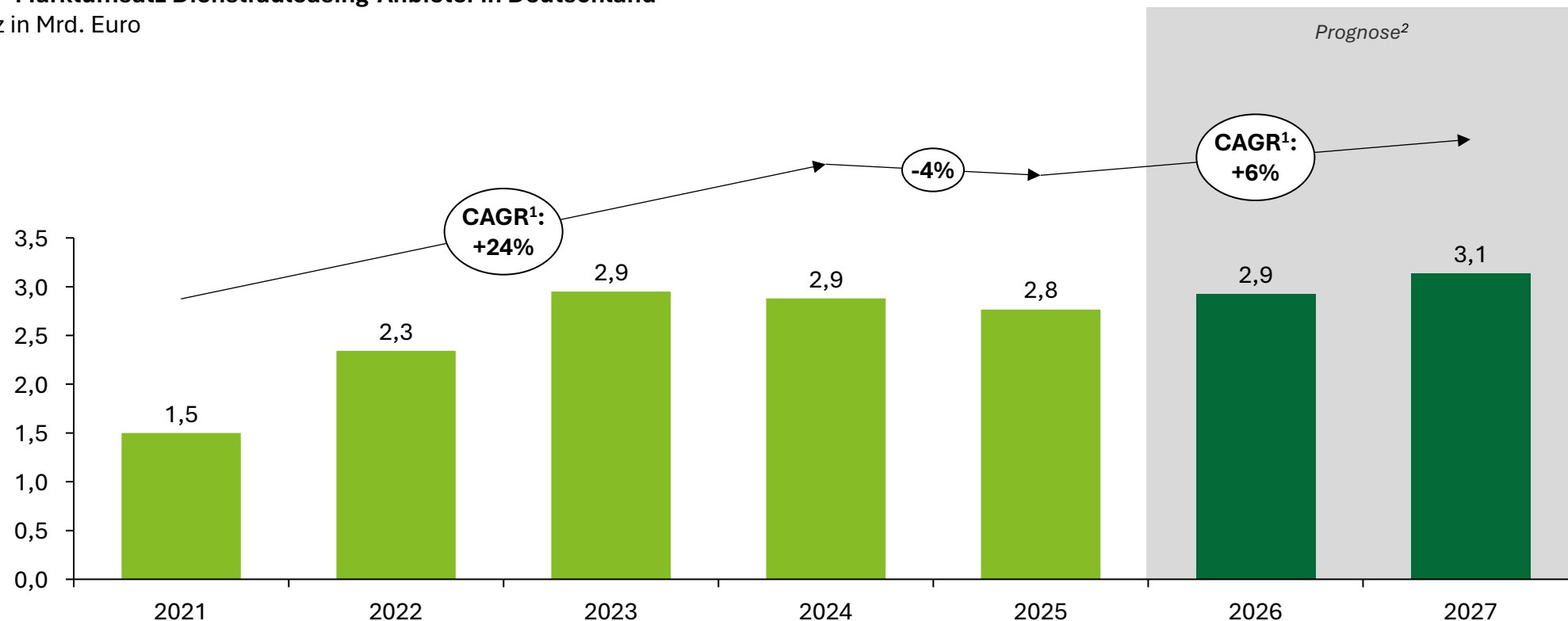
# 05 | Marktdaten



## 05 | Marktdaten – Marktumsatz

Der Dienstradleasing-Marktumsatz blieb 2025 das zweite Jahr in Folge leicht hinter dem des Vorjahres zurück, getrieben durch anhaltende Herausforderungen im Fahrradmarkt. Mittelfristig wird dennoch eine positive, wenn auch moderatere Marktentwicklung erwartet

**Abb. 2 – Marktumsatz Dienstradleasing-Anbieter in Deutschland**  
Umsatz in Mrd. Euro



Anmerkungen: 1) Die „Compound Annual Growth Rate“ (CAGR) beschreibt die durchschnittliche jährliche Wachstumsrate. 2) Die Prognose ergibt sich auf Basis der Befragung von Marktteilnehmern, Marktmodellen und den Entwicklungen im Fahrradmarkt.

Quellen: Unternehmensangaben, Deloitte-Analyse.

Deloitte 2026



01

02

03

04

05

06

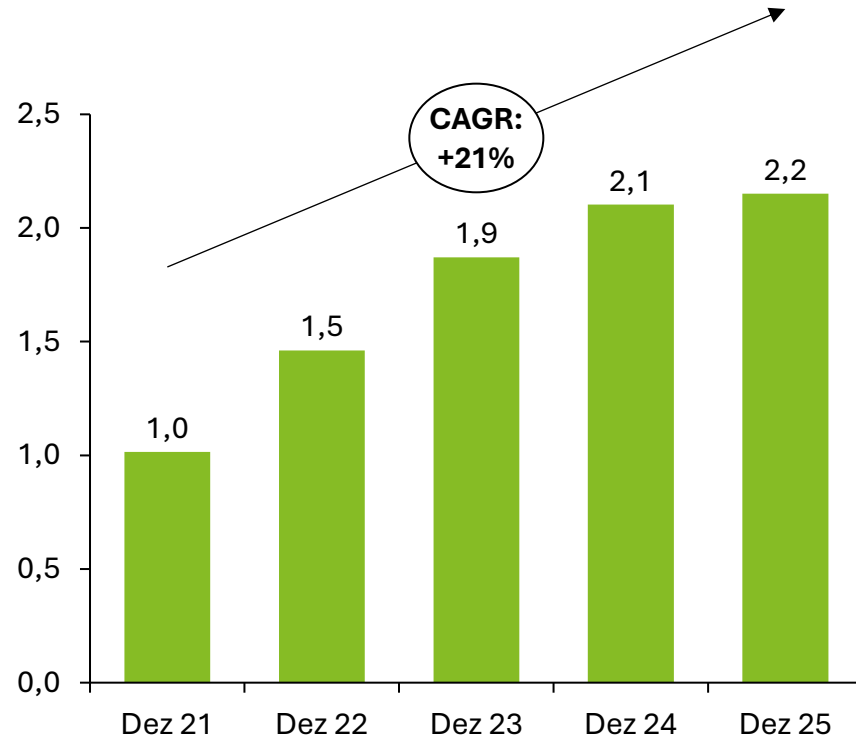
07



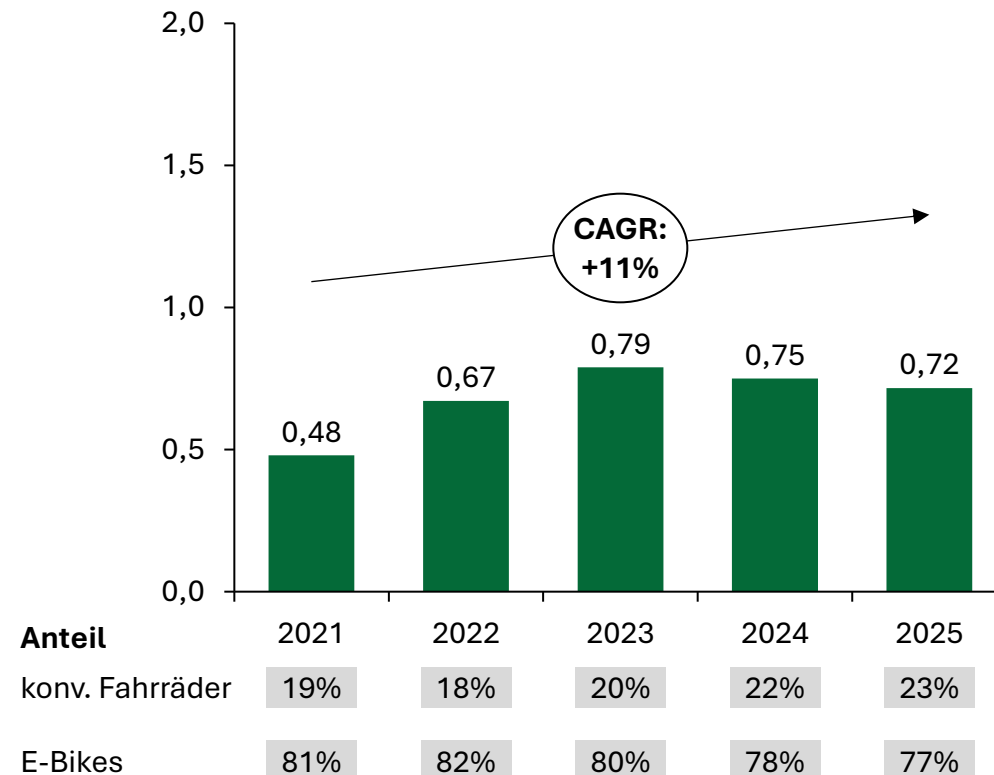
## 05 | Marktdaten – Dienstradleasing-Flotte und neu geleaste Diensträder

Die Leasingflotte verzeichnete 2025 ein anhaltendes Wachstum, basierend auf Vertragsabschlüssen der letzten drei Jahre. Parallel dazu wird die Marktlage spürbarer: Die Neuleasingzahlen lagen, nach dem bereits schwächeren Vorjahr, auch 2025 leicht unter dem Niveau von 2024

**Abb. 3 – Gesamte Dienstradleasing-Flotte in Deutschland**  
Anzahl in Mio.



**Abb. 4 – Anzahl der neu geleasteten Diensträder im jeweiligen Jahr**  
Anzahl in Mio.



01

02

03

04

05

06

07

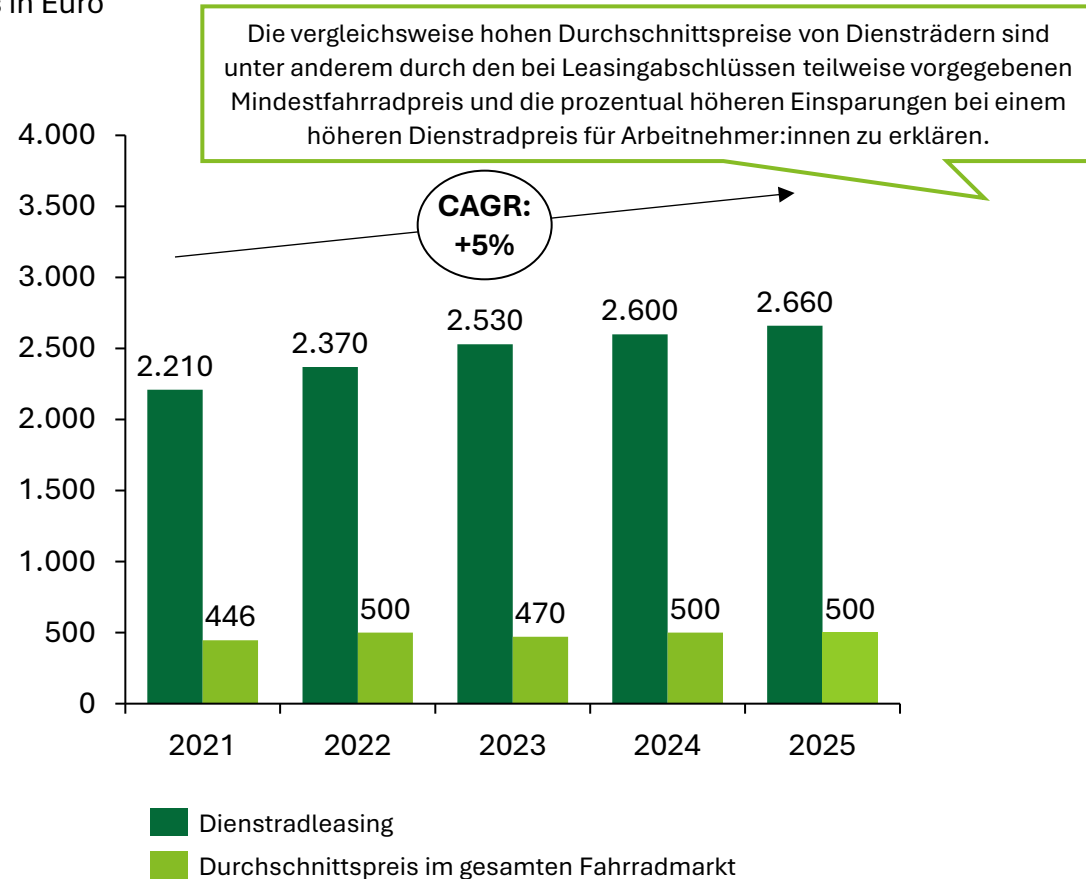


## 05 | Marktdaten – Durchschnittspreise

Auch 2025 setzte sich der Preisrückgang bei E-Bikes fort, getrieben durch anhaltend hohe Rabattintensität im Markt. Gleichzeitig zeigt sich bei konventionellen Bikes ein gegenläufiger Trend mit steigenden Durchschnittspreisen. Die Preise im Dienstradleasing liegen jedoch weiterhin deutlich über dem Niveau des Gesamtmarkts

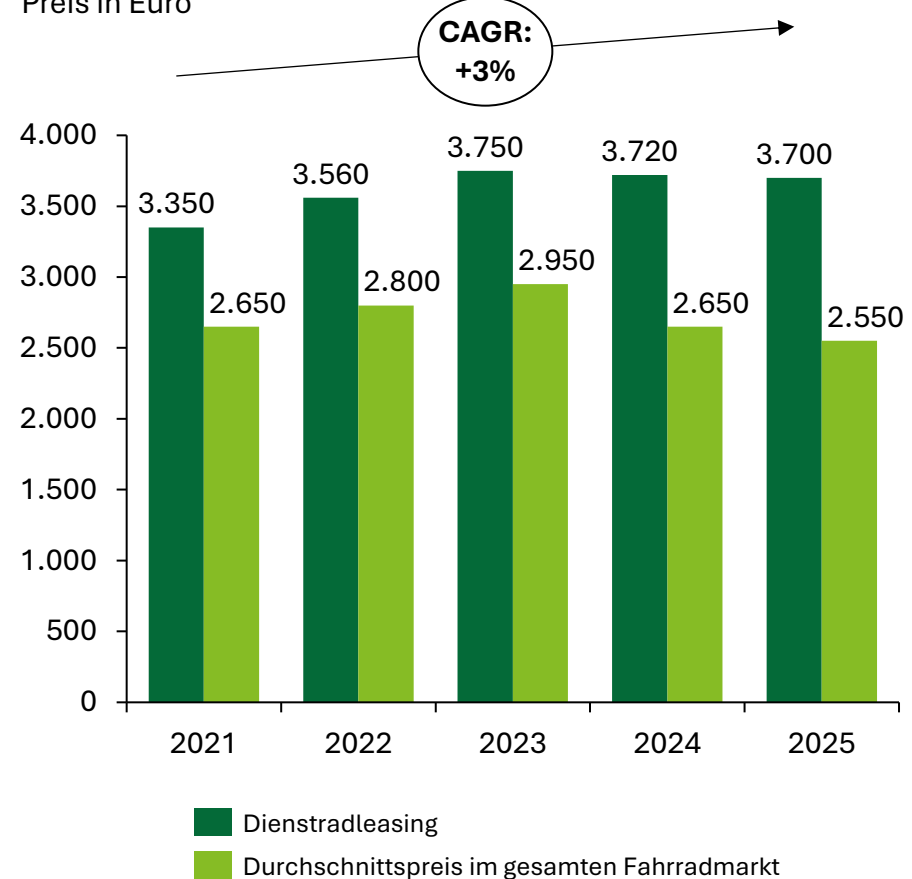
**Abb. 5 – Durchschnittspreis konventioneller Fahrräder**

Preis in Euro



**Abb. 6 – Durchschnittspreis E-Bikes**

Preis in Euro



01

02

03

04

05

06

07

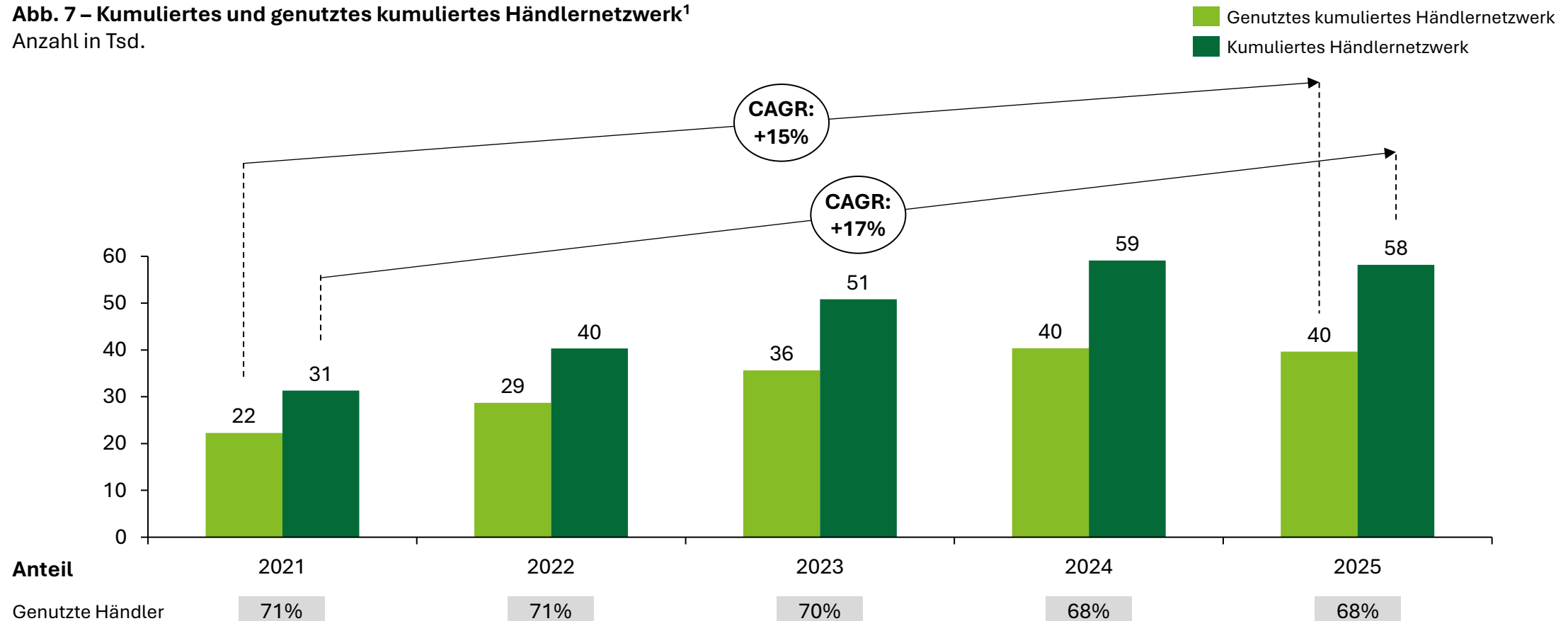


## 05 | Marktdaten – Händlernetzwerk

Das genutzte Händlernetz blieb 2025 stabil, während das kumulierte Händlernetzwerk leicht rückläufig war. Gleichzeitig blieb der prozentuale Anteil der genutzten Fachhändler im Vergleich zum Vorjahr weitgehend konstant

**Abb. 7 – Kumuliertes und genutztes kumuliertes Händlernetzwerk<sup>1</sup>**

Anzahl in Tsd.



Anmerkungen: 1) Das kumulierte Händlernetzwerk betrifft alle stationären Fachhändler, bei denen ein Fahrrad geleast werden konnte. Dabei kann ein Fachhändler mit mehreren Dienstleistungs-Anbietern kooperieren, wodurch in den hier dargestellten Werten ein Fachhändler mehrfach enthalten sein kann. Das genutzte, kumulierte Händlernetzwerk betrifft alle stationären Fachhändler, bei denen mind. ein Fahrrad geleast wurde. Auch hier kann ein Fachhändler je nach Anzahl der Leasingpartner mehrfach enthalten sein.

Quellen: Unternehmensangaben, Deloitte-Analyse.

Deloitte 2026



01

02

03

04

05

06

07



## 05 | Marktdaten – Online- vs. stationäre Verkäufe

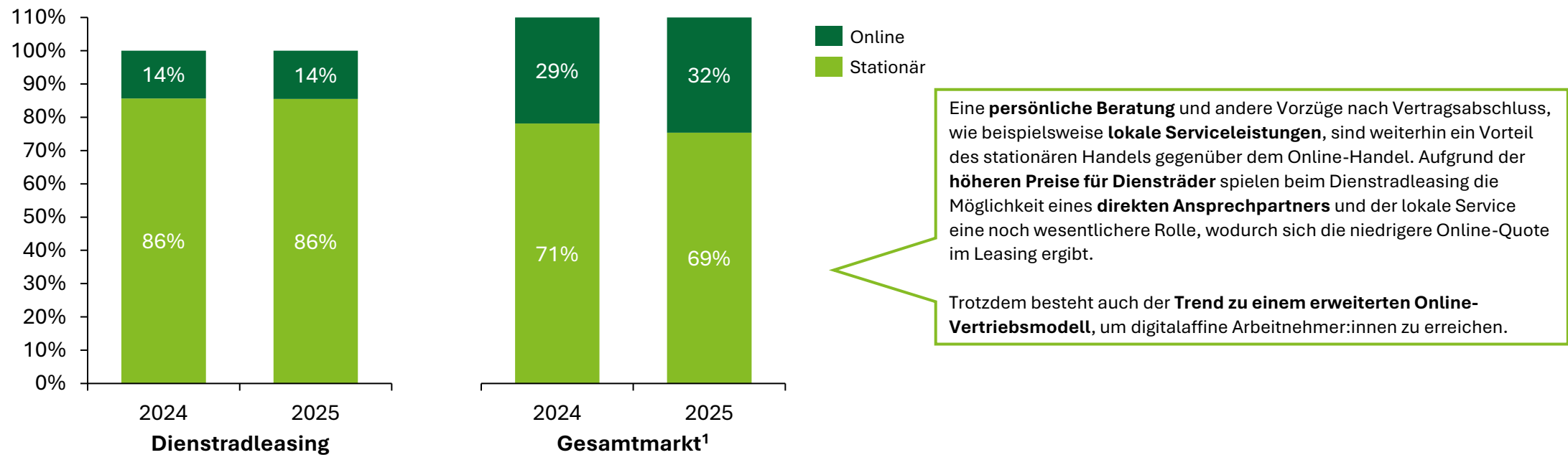
Der stationäre Handel bleibt der dominante Vertriebskanal im Dienstradleasing und unterstreicht die zentrale Rolle des Fachhandels. Gleichzeitig gewinnt der Online-Vertrieb im Gesamtfahrradmarkt weiter an Bedeutung, während der Anteil im Dienstradleasing weitgehend konstant bleibt

### Abb. 8 – Online- vs. stationäre Verkäufe

Anteil in Prozent

Linke Seite: Online- vs. stationäre Verkäufe im Rahmen von Dienstradleasing, 2024 vs. 2025

Rechte Seite: Online- vs. stationäre Verkäufe im Gesamtmarkt, 2024 vs. 2025



Anmerkung: 1) Die Angaben beziehen sich auf die Veröffentlichung des ZIV zu den Anteilen der Vertriebswege im gesamten Fahrradmarkt (2024).

Quellen: Unternehmensangaben, ZIV, Deloitte-Analyse.

Deloitte 2026



01

02

03

04

05

06

07

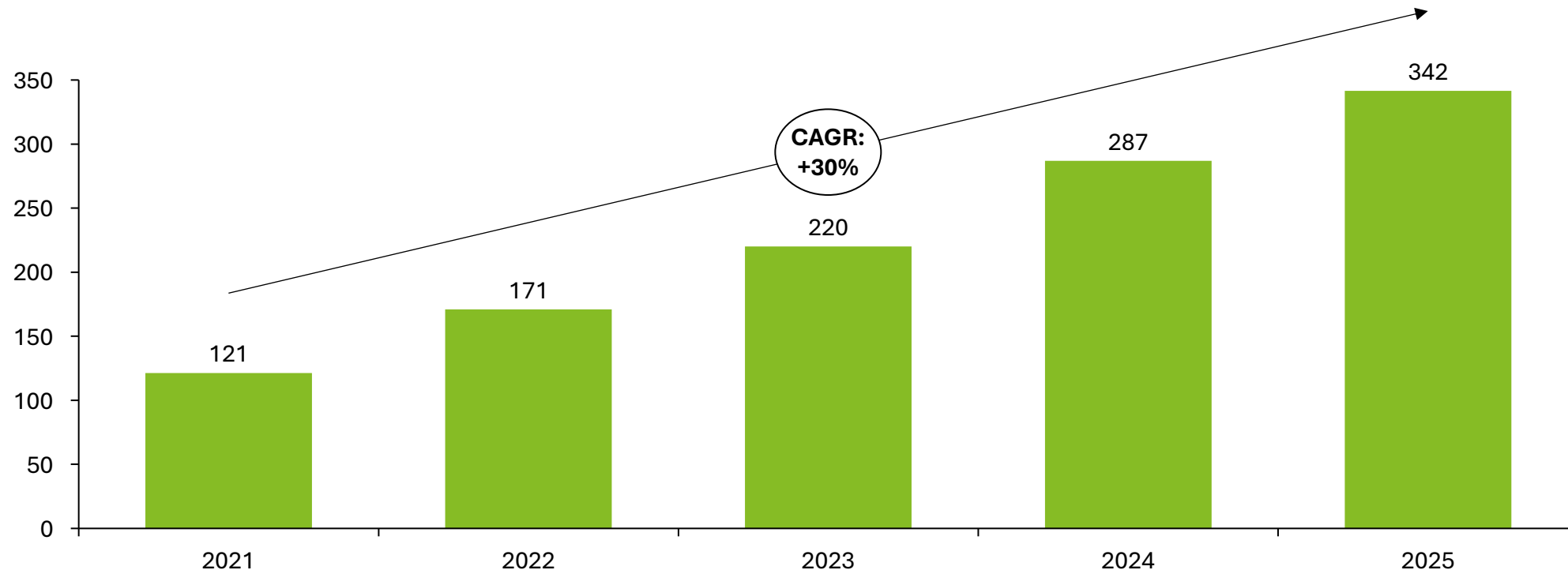


## 05 | Marktdaten – Arbeitgeberinformationen

In den vergangenen Jahren haben immer mehr Arbeitgeber und Soloselbstständige Dienstradleasing eingeführt. Nach einer Phase ausgeprägten Wachstums bis 2024 entwickelte sich der Markt 2025 weiterhin positiv, wenn auch mit einem etwas weniger steilen Wachstum

**Abb. 9 – Gesamtanzahl der Arbeitgeber, die mit einem Dienstradleasing-Anbieter kooperieren<sup>1,2</sup>**

Anzahl der Arbeitgeber in Tsd.



Anmerkungen: 1) Gemäß Statistischem Bundesamt werden in Deutschland ca. 3,5 Mio. rechtliche Einheiten geführt. 342.000 Arbeitgeber im Dienstradleasing würden also ca. 10 Prozent aller Unternehmen entsprechen, allerdings sind etwa 84 Prozent aller Unternehmen Kleinunternehmen (2024). 2) Die Darstellung unterliegt der Annahme, dass jeder Arbeitgeber nur mit einem Dienstradleasing-Anbieter kooperiert.

Quellen: Unternehmensangaben, Statistisches Bundesamt, Deloitte-Analyse.

Deloitte 2026



01

02

03

04

05

06

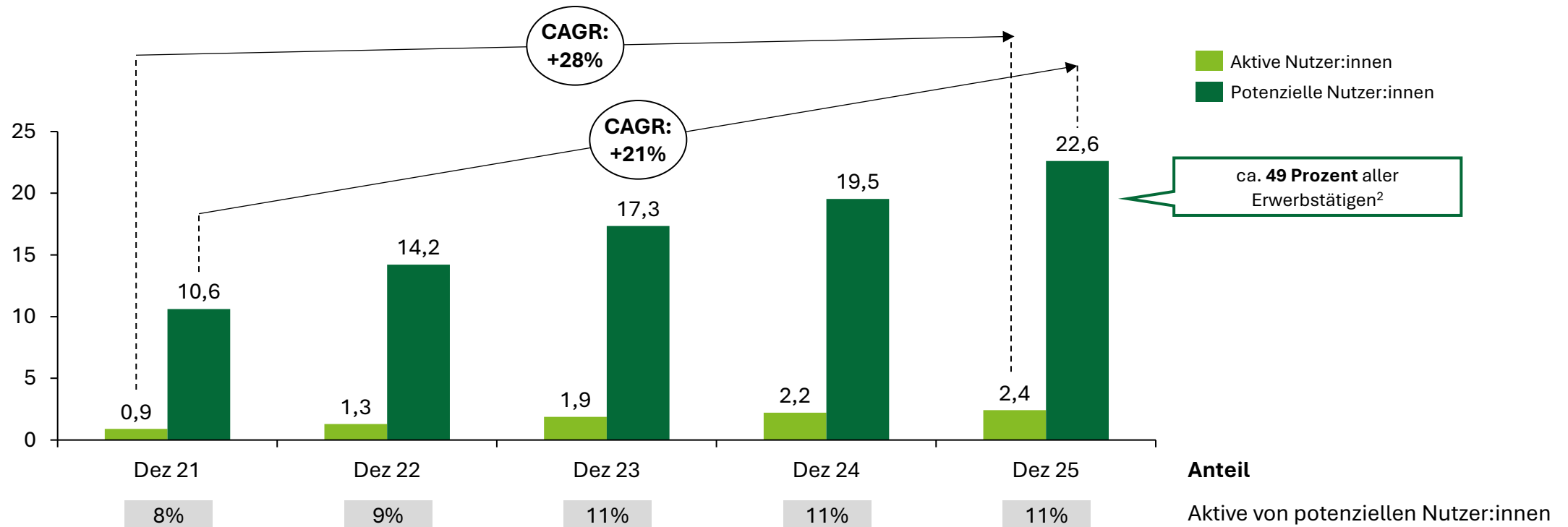
07



## 05 | Marktdaten – Informationen zu Nutzer:innen

Fast die Hälfte der Erwerbstätigen (49%) hat Zugang zu Dienstradleasing, was einer Steigerung um sieben Prozentpunkte gegenüber dem Vorjahr entspricht. 2025 konnten sowohl die aktiven Nutzer:innen als auch die potenziellen Nutzergruppen weiter ausgebaut werden

**Abb. 10 – Anzahl der aktiven vs. potenziellen Dienstradleasing-Nutzer:innen<sup>1</sup>**  
Anzahl in Mio.



Anmerkungen: 1) Die potenziellen Nutzer:innen (Arbeitnehmer:innen) sind alle Nutzer:innen, die Zugang zu Dienstradleasing-Angeboten hatten. Die aktiven Nutzer:innen (Arbeitnehmer:innen) sind alle Nutzer:innen, die einen laufenden Dienstradleasing-Vertrag hatten. 2) Gemäß Statistischem Bundesamt gibt es in Deutschland ca. 46,0 Mio. Erwerbstätige (2025), 22,6 Mio. potenzielle Nutzer:innen ergeben damit ca. 49 Prozent der Erwerbstätigen.

Quellen: Unternehmensangaben, Statistisches Bundesamt, Deloitte-Analyse.  
Deloitte 2026



01

02

03

04

05

06

07

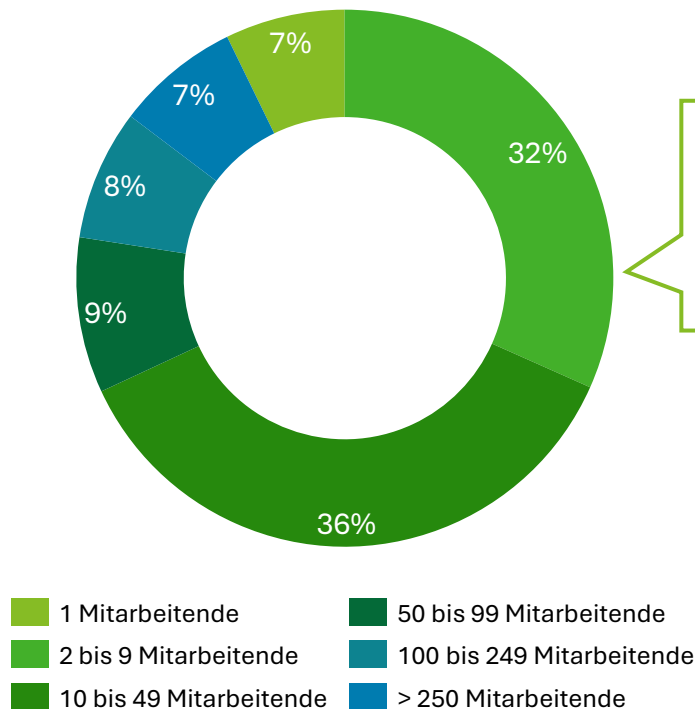


## 05 | Marktdaten – Informationen zu Kund:innen

Dienstradleasing ist bereits in weiten Teilen des Marktes etabliert. Im Segment der kleinen Unternehmen mit zwei bis zehn Mitarbeitenden zeigt sich jedoch ein deutliches unausgeschöpftes Potenzial, da diese Zielgruppe im Vergleich zu ihrer Verbreitung in Deutschland bislang unterproportional vertreten ist

**Abb. 11 – Klassifizierung der Kund:innen von Dienstradleasing-Anbietern nach Unternehmensgröße auf Basis der Mitarbeitenden**

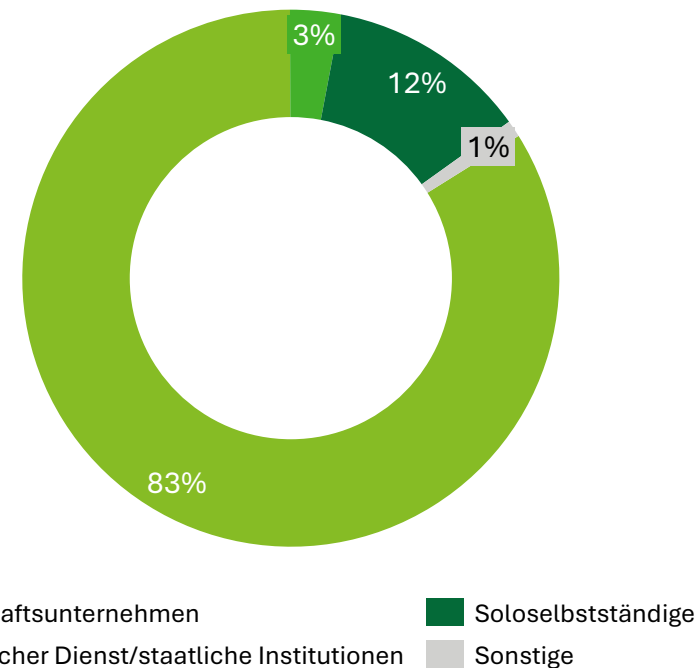
Anteil in Prozent, 2025



In Deutschland machen Unternehmen mit **weniger als 50 Mitarbeitern** rund 97% aller Betriebe aus<sup>1</sup>. Dies zeigt deutlich, dass die zentralen **Wachstumspotenziale** vor allem im **KMU-Bereich** liegen.

**Abb. 12 – Klassifizierung der Kund:innen von Dienstradleasing-Anbietern nach Unternehmensart**

Anteil in Prozent, 2025



Anmerkung: 1) Die Angaben beziehen sich auf die Veröffentlichung des Statistischen Bundesamtes (2023).  
 Quellen: Unternehmensangaben, Statistisches Bundesamt, Deloitte-Analyse.  
 Deloitte 2026



01

02

03

04

05

06

07

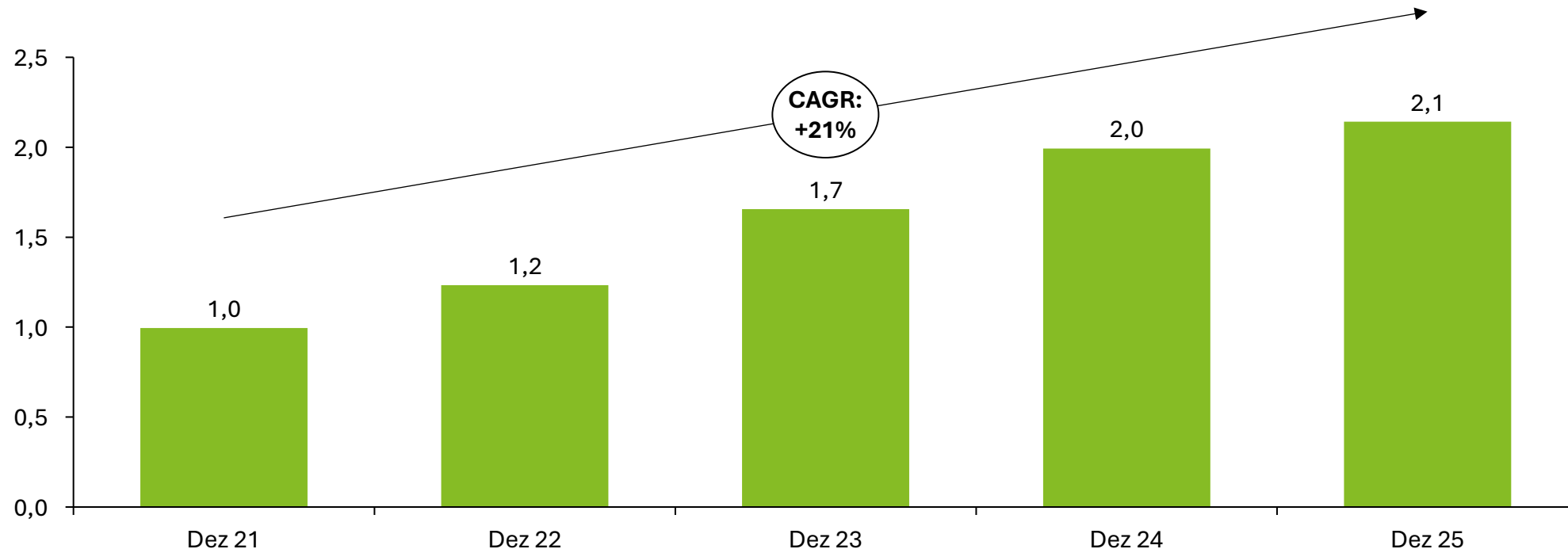


## 05 | Marktdaten – Beschäftigung

Die Beschäftigtenzahlen sind in den vergangenen Jahren deutlich gestiegen, wenngleich sich das Wachstum zuletzt spürbar abgeschwächt hat. 2025 kam es nochmals zu einem leichten Anstieg, doch mehrere Anbieter kündigten zum Jahresende Stellenkürzungen an – weshalb für 2026 ein Rückgang erwartet wird

**Abb. 13 – Anzahl der Mitarbeitenden von Dienstradleasing-Anbietern<sup>1</sup>**

Anzahl der Mitarbeitenden in Tsd.



Neben den direkten Mitarbeitenden der Dienstradleasing-Anbieter ergeben sich weitere Beschäftigte bei Leasingbanken, Versicherungen, Arbeitgebern, im Fachhandel sowie im Rahmen der Zweitverwertung.

Anmerkung: 1) Ein Teil der angekündigten Entlassungen bei einzelnen Anbietern ist in den Beschäftigtenzahlen für 2025 vermutlich noch nicht vollständig reflektiert.

Quellen: Unternehmensangaben, Deloitte-Analyse.

Deloitte 2026



01

02

03

04

05

06

07



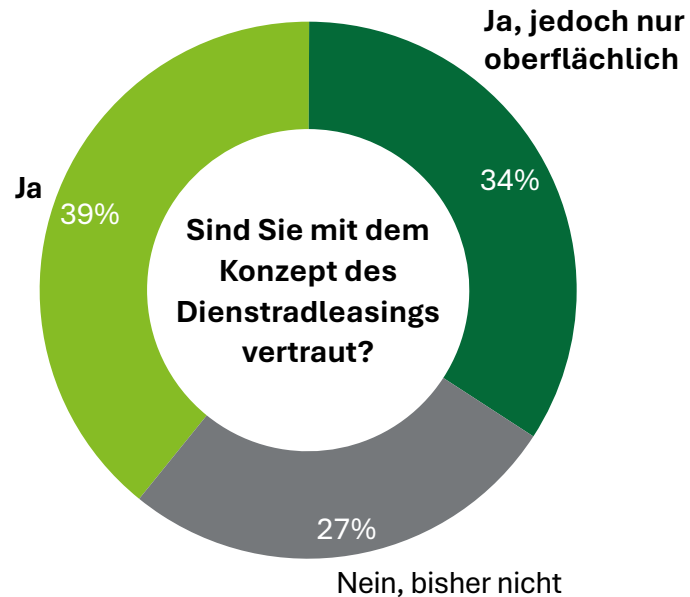
# 06 | Konsumentendaten



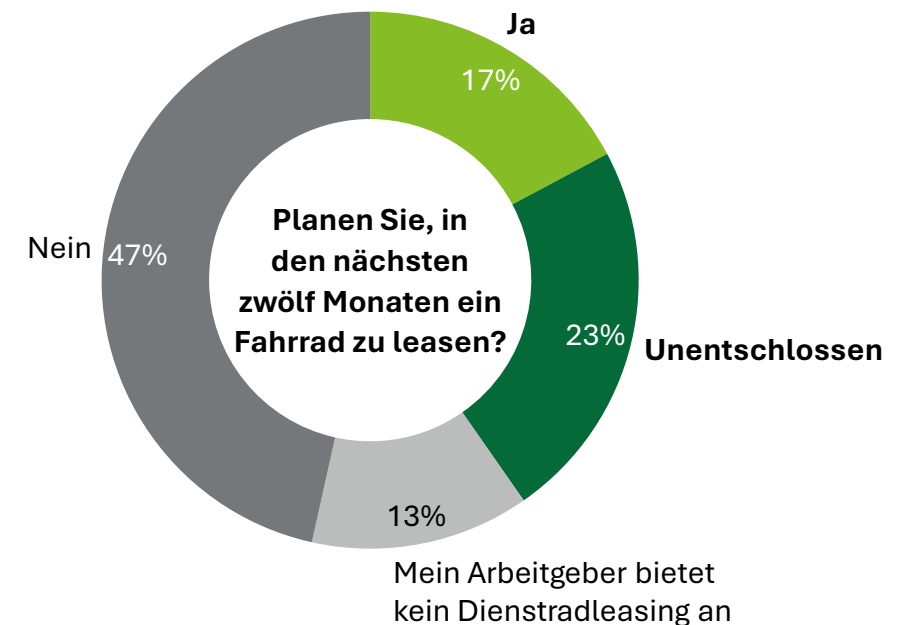
## 06 | Konsumentendaten – Interesse am Dienstradleasing

Dienstradleasing ist in der Bevölkerung klar verankert: 73 Prozent sind mit dem Konzept vertraut. Gleichzeitig zeigt sich, dass ein Teil der Konsument:innen zwar grundsätzlich interessiert ist, aber dennoch nicht in den nächsten zwölf Monaten einen Leasingabschluss plant

**Abb. 14 – Vertrautheit mit dem Konzept des Dienstradleasings<sup>1,2</sup>**  
Anteil in Prozent, 2026



**Abb. 15 – Absicht, innerhalb der nächsten zwölf Monate ein Fahrrad zu leasen<sup>1,3</sup>**  
Anteil in Prozent, 2026



Anmerkung: 1) Die im Februar 2026 von Deloitte in Zusammenarbeit mit Zukunft Fahrrad durchgeführte Konsumentenbefragung umfasst ausschließlich erwerbstätige Teilnehmende (Vollzeit-/Teilzeitbeschäftigte, Selbstständige und Freiberufliche; n = 645). 2) Die Teilnehmenden wurden aufgefordert, aus insgesamt drei vorgegebenen Antwortoptionen auszuwählen. 3) Die Teilnehmenden wurden aufgefordert, aus insgesamt vier vorgegebenen Antwortoptionen auszuwählen.  
Quellen: Deloitte-Analyse.



01

02

03

04

05

06

07

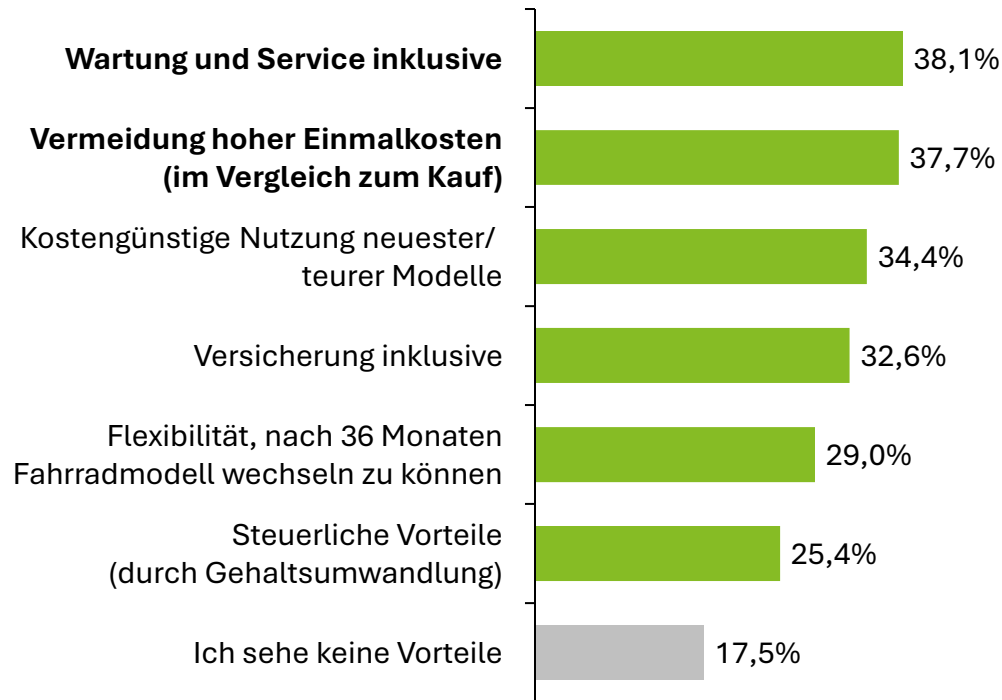


## 06 | Konsumentendaten – Interesse am Dienstradleasing

Aus Konsumentensicht liegen die zentralen Vorteile im inkludierten Serviceumfang und der Vermeidung hoher Einmalkosten gegenüber einem Kauf. Gleichzeitig werden Vertragsbindung und Unsicherheiten bei Arbeitgeberwechseln als wesentliche Bedenken genannt

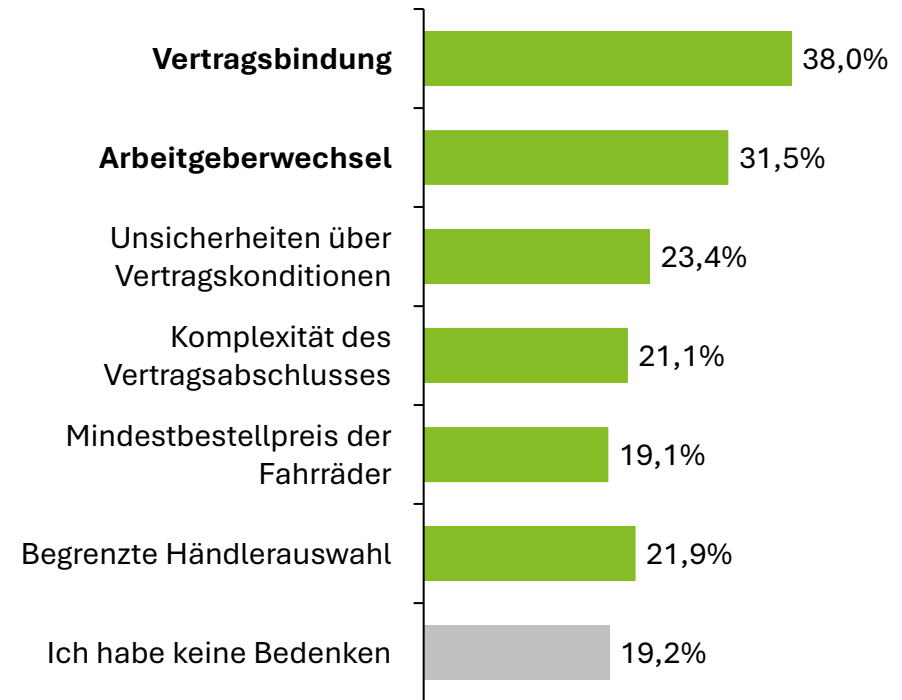
**Abb. 16 – Vorteile des Dienstradleasings<sup>1,2,3</sup>**

Anteil in Prozent, 2026



**Abb. 17 – Bedenken beim Dienstradleasing<sup>1,2,4</sup>**

Anteil in Prozent, 2026



Anmerkung: 1) Die im Februar 2026 von Deloitte in Zusammenarbeit mit Zukunft Fahrrad durchgeführte Konsumentenbefragung umfasst ausschließlich erwerbstätige Teilnehmende (Vollzeit-/Teilzeitbeschäftigte, Selbstständige und Freiberufliche; n = 645). 2) Die Teilnehmenden wurden aufgefordert, aus acht vorgegebenen Antwortoptionen auszuwählen; Mehrfachantworten waren möglich. Die Antwortoption „Andere“ wurde aufgrund ihrer äußerst geringen Nennungen nicht in der Darstellung berücksichtigt. 3) Die im Fragebogen verwendete Fragestellung lautete: „Welche Vorteile sehen Sie im Dienstradleasing?“ 4) Die im Fragebogen verwendete Fragestellung lautete: „Welche Bedenken haben Sie gegenüber Dienstradleasing?“  
Quellen: Deloitte-Analyse.



01

02

03

04

05

06

07



# 07 | Anhang



# 07 | Anhang

## Verzeichnisse

### Abbildungsverzeichnis

Abb. 1 – Das Dienstradleasing-Ökosystem

Abb. 2 – Marktumsatz Dienstradleasing-Anbieter in Deutschland

Abb. 3 – Gesamte Dienstradleasing-Flotte in Deutschland

Abb. 4 – Anzahl der neu geleasten Fahrräder im jeweiligen Jahr

Abb. 5 – Durchschnittspreis konventioneller Fahrräder

Abb. 6 – Durchschnittspreis E-Bikes

Abb. 7 – Kumuliertes und genutztes kumuliertes Händlernetzwerk

Abb. 8 – Online- vs. stationäre Verkäufe im Rahmen von Dienstradleasing

Abb. 9 – Gesamtanzahl der Arbeitgeber, die mit einem Dienstradleasing-Anbieter kooperieren

Abb. 10 – Anzahl der aktiven vs. potenziellen Dienstradleasing-Nutzer:innen

Abb. 11 – Klassifizierung der Kund:innen von Dienstradleasing-Anbietern nach Unternehmensgröße auf Basis der Mitarbeitenden

Abb. 12 – Klassifizierung der Kund:innen von Dienstradleasing-Anbietern nach Unternehmensart

Abb. 13 – Anzahl der Mitarbeitenden von Dienstradleasing-Anbietern

Abb. 14 – Vertrautheit mit dem Konzept des Dienstradleasings

Abb. 15 – Absicht, innerhalb der nächsten zwölf Monate ein Fahrrad zu leasen

Abb. 16 – Vorteile des Dienstradleasings

Abb. 17 – Bedenken beim Dienstradleasing

### Tabellenverzeichnis

Tab. 1 – Vergleich von Brutto- und Nettoeinkommen am Beispiel von Dienstradleasing



01

02

03

04

05

06

07



# 07 | Anhang

## Sport Business Gruppe von Deloitte und Zukunft Fahrrad

### Deloitte.

#### Kontakt

#### Deloitte

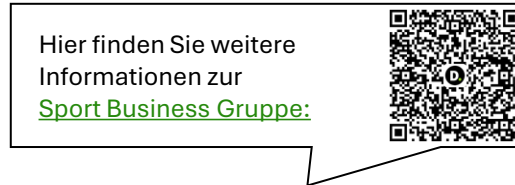
#### Wirtschaftsprüfungsgesellschaft

Sports Business Group  
Erna-Scheffler-Straße 2  
40476 Düsseldorf

Tel: +49 211 8772 3701  
sportbusiness@deloitte.de  
www.deloitte.com/de/sport

#### Autoren und Teammitglieder

Stefan Ludwig, Enno Quast,  
Konstantin Schubert



#### Unsere Kernsektoren



### ZUKUNFT FAHRRAD

#### Interessenvertretung der innovativen Fahrradwirtschaft

#### Kontakt

Zukunft Fahrrad e.V.  
Reinhardtstraße 31  
10117 Berlin

Tel: +49 30 233 288 350  
politik@zukunft-fahrrad.org  
www.zukunft-fahrrad.org

#### Mobilitätswende



Transformation der Mobilitätswirtschaft



Mehr als 100 Mitglieder –

Von Dienstleistern bis zu Zulieferfirmen, von Herstellern bis Händlerinnen, vom Startup bis zum Global Player



01

02

03

04

05

06

07



# 07 | Anhang

## Sport Business Gruppe von Deloitte und Zukunft Fahrrad

**Deloitte.**



**Stefan Ludwig**  
Partner  
Leiter Sport Business  
Gruppe  
sludwig@deloitte.de



**Enno Quast**  
Manager  
Customer Strategy & Design  
equast@deloitte.de



**Konstantin Schubert**  
Senior Consultant  
Sport Business Gruppe  
kschubert@deloitte.de

**ZUKUNFT  
FAHRRAD** 



**Wasilis von Rauch**  
Geschäftsführer  
wasilis.vonrauch@  
zukunft-fahrrad.org



**Elena Laidler-Zettelmeyer**  
Leitung strategische  
Kooperationen  
elena.laidler.zettelmeyer@  
zukunft-fahrrad.org



**Mareike Schodder**  
Pressesprecherin  
mareike.schodder@  
zukunft-fahrrad.org



Deloitte bezieht sich auf Deloitte Touche Tohmatsu Limited (DTTL), ihr weltweites Netzwerk von Mitgliedsunternehmen und ihre verbundenen Unternehmen (zusammen die „Deloitte-Organisation“). DTTL (auch „Deloitte Global“ genannt) und jedes ihrer Mitgliedsunternehmen sowie ihre verbundenen Unternehmen sind rechtlich selbstständige und unabhängige Unternehmen, die sich gegenüber Dritten nicht gegenseitig verpflichten oder binden können. DTTL, jedes DTTL-Mitgliedsunternehmen und verbundene Unternehmen haften nur für ihre eigenen Handlungen und Unterlassungen und nicht für die der anderen. DTTL erbringt selbst keine Leistungen gegenüber Kunden. Weitere Informationen finden Sie unter <http://www.deloitte.com/de/ueberUns>.

Deloitte bietet führende Prüfungs- und Beratungsleistungen für nahezu 90% der Fortune Global 500®-Unternehmen und Tausende von privaten Unternehmen an. Rechtsberatung wird in Deutschland von Deloitte Legal erbracht. Unsere Mitarbeitenden liefern messbare und langfristig wirkende Ergebnisse, die dazu beitragen, das öffentliche Vertrauen in die Kapitalmärkte zu stärken, und unsere Kunden bei Wandel und Wachstum unterstützen. Deloitte baut auf eine über 180-jährige Geschichte auf und ist in mehr als 150 Ländern tätig. Erfahren Sie mehr darüber, wie die über 470.000 Mitarbeitenden von Deloitte zusammenarbeiten, um das Leitbild „making an impact that matters“ täglich zu leben: [www.deloitte.com/de](http://www.deloitte.com/de).

Diese Veröffentlichung enthält ausschließlich allgemeine Informationen, und weder die Deloitte GmbH Wirtschaftsprüfungsgesellschaft noch Deloitte Touche Tohmatsu Limited (DTTL), ihr weltweites Netzwerk von Mitgliedsunternehmen noch deren verbundene Unternehmen (zusammen die „Deloitte Organisation“) erbringen mit dieser Veröffentlichung eine professionelle Dienstleistung. Diese Veröffentlichung ist nicht geeignet, um geschäftliche oder finanzielle Entscheidungen zu treffen oder Handlungen vorzunehmen. Hierzu sollten Sie sich von einem qualifizierten Berater in Bezug auf den Einzelfall beraten lassen.

Es werden keine (ausdrücklichen oder stillschweigenden) Aussagen, Garantien oder Zusicherungen hinsichtlich der Richtigkeit oder Vollständigkeit der Informationen in dieser Veröffentlichung gemacht, und weder DTTL noch ihre Mitgliedsunternehmen, verbundene Unternehmen, Mitarbeitende oder Bevollmächtigte haften oder sind verantwortlich für Verluste oder Schäden jeglicher Art, die direkt oder indirekt im Zusammenhang mit Personen entstehen, die sich auf diese Veröffentlichung verlassen. DTTL und jedes ihrer Mitgliedsunternehmen sowie ihre verbundenen Unternehmen sind rechtlich selbstständige und unabhängige Unternehmen.

