



Der deutsche Dienstradleasing-Markt

Juli 2024

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



Liebe Leserinnen, liebe Leser,

wir freuen uns, Ihnen hiermit die 1. Auflage der Studie „Der deutsche Dienstradleasing-Markt“ zu präsentieren, in der Deloitte und Zukunft Fahrrad e.V. gemeinsam die wesentlichsten Kennzahlen des deutschen Dienstradleasing-Marktes aufzeigen.

Nach Jahren eines trotz der Herausforderungen in den globalen Lieferketten erhöhten Absatzniveaus erlebte die deutsche Fahrradbranche 2023 ein herausforderndes Jahr. Hohe Fahrradbestände und die unter anderem inflationsbedingt leicht rückläufige Kund:innennachfrage stellten viele Marktteilnehmende vor Probleme.

Ein innerhalb der Fahrradbranche kontinuierlich wachsendes Marktsegment ist jedoch das Dienstradleasing. Seit 2019 sind der Umsatz jährlich um durchschnittlich 46 Prozent und die Anzahl der neu geleasteten Fahrräder jährlich um durchschnittlich 37 Prozent gestiegen.

Das Konzept des Dienstradleasings erfreut sich in Deutschland zunehmender Beliebtheit und hat sich mittlerweile als einer der relevantesten Markttreiber etabliert. Es bietet Arbeitnehmer:innen die Möglichkeit, ein Dienstrad über ihren Arbeitgeber zu leasen. Gleiches gilt auch für Selbstständige.

Dabei wird ein Teil des Bruttogehalts einbehalten und in die Leasingrate des Dienstrads investiert. Hierdurch verringern sich der Nettobetrag und damit die Belastung durch Steuer- und Sozialabgaben für den Arbeitnehmenden. Die Dienstradleasing-Anbieter sprechen in diesem Zusammenhang von wesentlichen Ersparnissen. Zudem besteht die Möglichkeit, Dienstradleasing als Gehaltsextra zu erhalten und eine Bezuschussung seitens der Arbeitgeber zu bekommen.

Neben den Arbeitnehmer:innen und den Leasinganbietern selbst profitieren zudem die weiteren in den Prozess involvierten Parteien, allen voran der Handel. Dies verdeutlichen die steigenden Durchschnittspreise im Dienstradleasing-Markt – sowohl von E-Bikes (jährliches Wachstum 2019 bis 2023: +7%) als auch von konventionellen Fahrrädern (jährliches Wachstum 2019 bis 2023: +8%) – sowie der Zuwachs des kumulierten Händlernetzwerks im Dienstradleasing-Markt (jährliches Wachstum 2019 bis 2023: +24%).

Auch für Arbeitgeber bietet das Dienstradleasing eine attraktive Chance zum nachhaltigen Employer Branding im aktuellen Talent-Wettbewerb.

Abschließend möchten wir uns gemeinsam bei allen Studienteilnehmer:innen für die Unterstützung bedanken und wünschen Ihnen mit unserer Studie eine informative Lektüre.



Kim Lachmann
Director
Sport Business Gruppe



Wasilis von Rauch
Geschäftsführer
Zukunft Fahrrad e.V.



01

02

03

04

05

06



02 | Studienüberblick

Die wichtigsten Erkenntnisse der Studie auf einen Blick



Stetig steigender Marktumsatz und wachsende Leasingflotte

Der **Gesamtumsatz** der Dienstradleasing-Branche ist von 0,7 Mrd. Euro 2019 auf **3,2 Mrd. Euro 2023 (jährliches Wachstum: +46%)** angestiegen. Dies wird durch eine **Flotte von mittlerweile rund 1,9 Mio. Diensträdern** getrieben, die kontinuierlich gewachsen ist. Während 2019 lediglich 0,23 Mio. **Diensträder neu geleast** wurden, waren es **2023 bereits 0,79 Mio.** (jährliches Wachstum: +37%).



Anzahl der Dienstradleasing-Nutzer:innen steigt weiter stark

Die Anzahl der **Dienstradleasing-Nutzer:innen wächst** seit 2019 mit einer durchschnittlichen jährlichen Rate von **49 Prozent**. Dies wird angetrieben von einer immer größeren **Gesamtanzahl der Arbeitgeber**, die mit einem Dienstradleasing-Anbieter kooperieren. **2019** haben ca. **7 Prozent der potenziellen Nutzer:innen** das Angebot wahrgenommen. **2023** waren es **bereits 10 Prozent von potenziell 16,8 Mio.** Arbeitnehmer:innen mit Dienstradleasing-Zugang.



Dienstradleasing verschafft Zugang zu hochwertigeren Fahrrädern

Der **Durchschnittspreis** von geleasteten Diensträdern lag **2023** bei rund **3.500 Euro** – über **1.700 Euro mehr als der durchschnittliche Preis verkaufter Fahrräder im Gesamtmarkt 2023** (1.788 Euro). Das liegt sowohl daran, dass tendenziell **höherpreisige konventionelle Fahrräder** als auch **überproportional viele E-Bikes** geleast werden, die absolute Ersparnis auf teurere Räder höher ist und der Vorteil somit größer ausfällt.



Stationärer Fachhandel von hoher Relevanz für den Dienstradleasing-Markt

In Deutschland werden rund **88 Prozent aller Diensträder** über den stationären Handel bezogen. Dieser Wert liegt **über dem Durchschnitt der stationären Verkäufe im Gesamtmarkt (75%)**. Damit kommt dem stationären Fachhandel eine überproportionale Bedeutung für das Dienstradleasing zu.



Wachstumspotenzial bei kleinen und Kleinstunternehmen¹

Unternehmen mit mindestens 50 Mitarbeitenden machen 25 Prozent der Firmenkunden von Dienstradleasing-Anbietern aus. Allerdings zählen diese Unternehmen zusammen lediglich 3 Prozent der Unternehmen in Deutschland. Dies zeigt, dass Dienstradleasing **in diesem Segment vergleichsweise weit verbreitet ist. Weiteres Potenzial verbleibt also bei kleinen und Kleinstunternehmen¹.**

Anmerkung: 1) Definition entspricht der des Statistischen Bundesamtes. Kleinstunternehmen haben bis zu 9 Mitarbeitende und 2 Mio. Euro Umsatz. Kleinere Unternehmen haben bis zu 49 Mitarbeitende und 10 Mio. Euro Umsatz.

Quellen: Statistisches Bundesamt, Deloitte-Analyse.

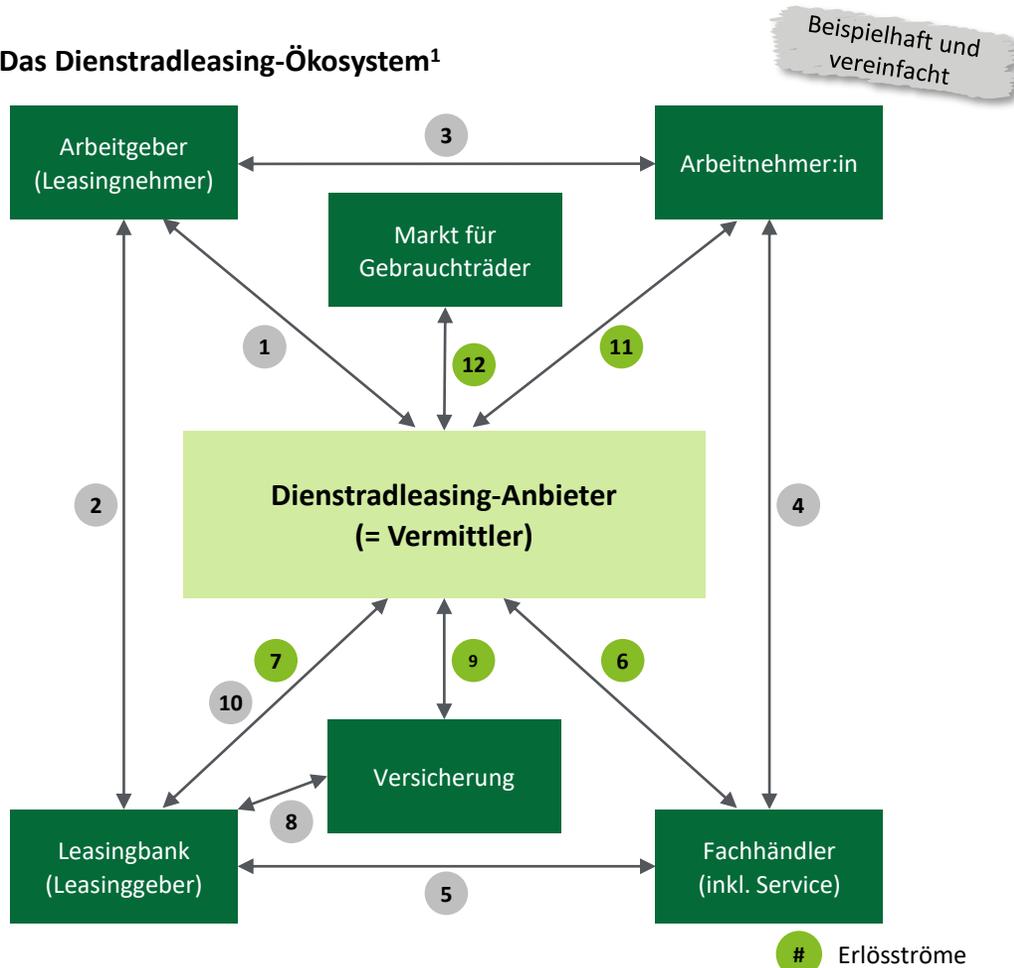
Deloitte 2024



03 | Marktdefinition – Ökosystem

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

Abb. 1 – Das Dienstradleasing-Ökosystem¹



Beziehungen der Akteure und Einnahmequellen

- 1 Arbeitgeber wählt einen Leasing-Anbieter 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 Leasing-Anbieter 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 2024



01

02

03

04

05

06



03 | Marktdefinition – Steuerersparnis

Aufgrund der Steuerersparnis ist die monatliche Netto-Leasingrate 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 Euro pro Monat	Kein Leasing	Dienstradleasing	DELTA
Fahrradpreis (in Euro absolut, inkl. USt.)	3.000	3.000	
Bruttogehalt	4.000	4.000	-
Arbeitgeberbeitrag zum Leasing	-	0-X	-
Geldwerter Vorteil	-	7	7
Leasingrate (Dienstrad)	-	(86)	(86)
Leasingrate (andere Serviceleistungen)	-	(23)	(23)
Leasingkosten	-	(109)	
Neues Bruttogehalt	4.000	3.898	(102)
Sozialabgaben	(791)	(771)	20
Steuern	(646)	(617)	29
Staatliche Abgaben	(1.437)	(1.387)	49
Geldwerter Vorteil	-	(7)	(7)
Nettogehalt	2.563	2.504	(60)

Monatliche Rate (in Euro)	-
Monatliche Bruttoreate	(102)
Monatliche Nettoreate	(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.



04 | Methodik

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



Fragebogen

Auswertung relevanter Marktdaten

- Unternehmensinformationen
- Händlernetzwerk
- Leasingflotte
- Kund:innennetzwerkinformationen



Studienteilnehmer:innen

Sieben Dienstradleasing-Anbieter

- Diese decken rund dreiviertel des Dienstradleasing-Marktes ab

				
Firmenname	Bikeleasing-Service GmbH & Co. KG	company bike solutions GmbH	BS Bikes & Services GmbH	Eleasa, eine Marke der MODULAT LEASING AG
Unternehmenssitz	Vellmar	München	Pulheim	Hannover
Aktive Länder	 			
Gründungsjahr	2015	2012	2021	2019
				
Firmenname	JobRad GmbH	Kazenmaier Leasing GmbH	baron mobility service GmbH	
Unternehmenssitz	Freiburg	Karlsruhe	Oldenburg	
Aktive Länder	 			
Gründungsjahr	2008	1947	2012	



01

02

03

04

05

06



05 | Marktdaten

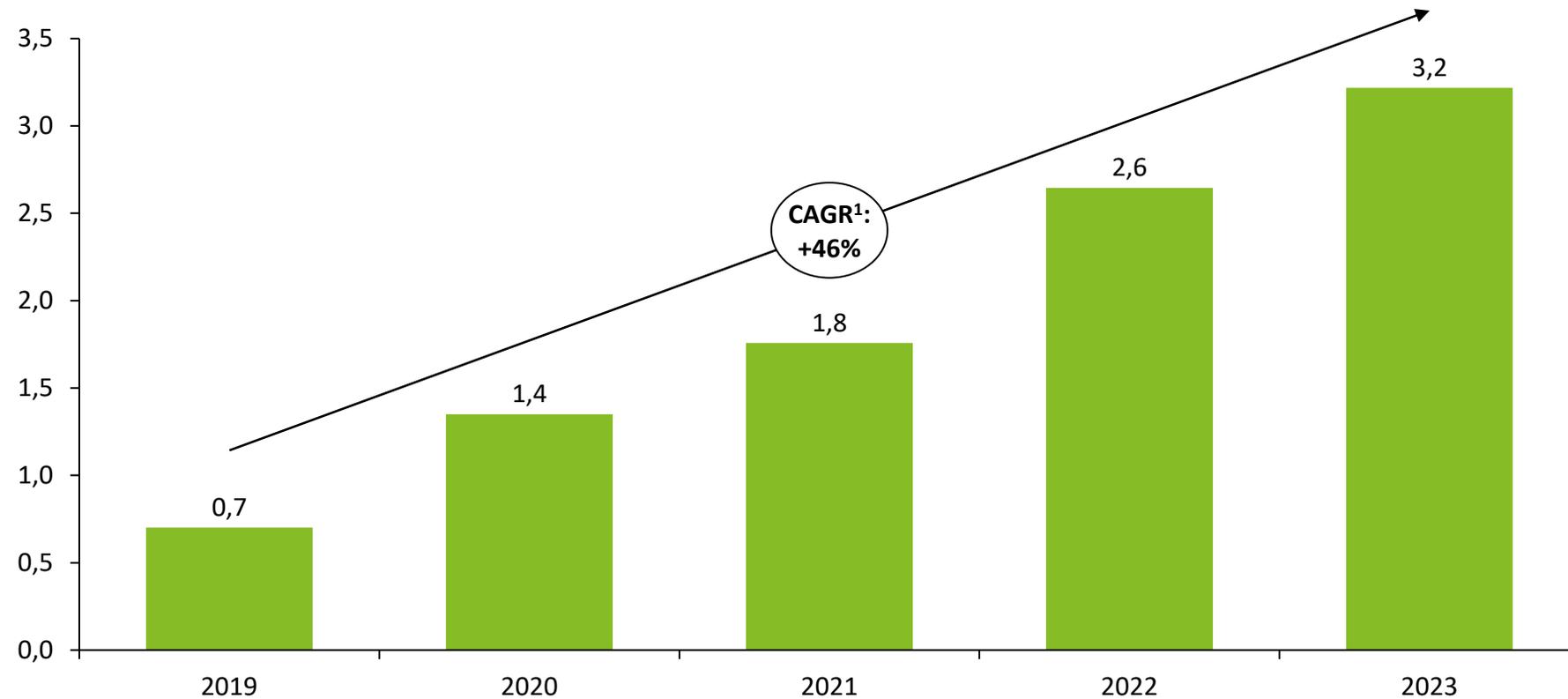


05 | Marktdaten – Marktumsatz

Dienstradleasing stellt einen der wichtigsten Treiber der deutschen Fahrradbranche dar. Die Dienstradleasing-Anbieter konnten ihren Umsatz von 0,7 Mrd. Euro auf 3,2 Mrd. Euro steigern

Abb. 2 – Marktumsatz Dienstradleasing-Anbieter in Deutschland

Umsatz in Mrd. Euro



Anmerkung: 1) Die „Compound Annual Growth Rate“ (CAGR) beschreibt die durchschnittliche jährliche Wachstumsrate.

Quellen: Unternehmensangaben, Deloitte-Analyse.

Deloitte 2024



05 | Marktdaten – Dienstradleasing-Flotte und neu geleaste Diensträder

Das Umsatzwachstum der Branche fußt auf einer stetig wachsenden Leasingflotte (durchschnittliche jährliche Wachstumsrate 2019 bis 2023: 45%). Dabei steigt die Zahl der jährlich neu geleasteten Diensträder kontinuierlich an und erreichte 2023 rund 0,79 Mio. Diensträder

Abb. 3 – Gesamte Dienstradleasing-Flotte in Deutschland

Anzahl in Mio.

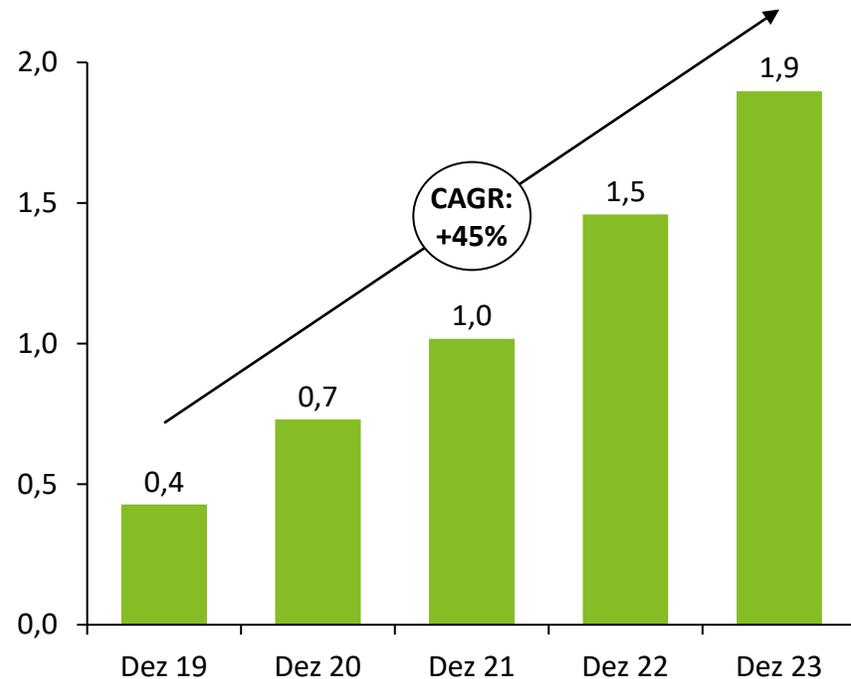
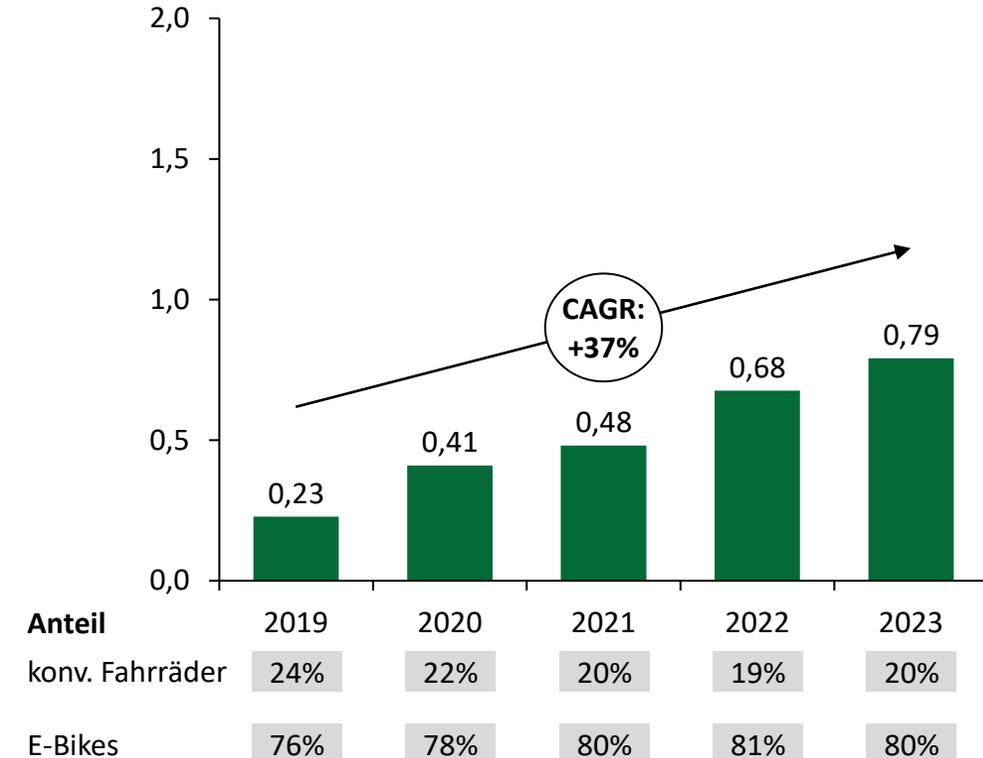


Abb. 4 – Anzahl der neu geleasteten Diensträder im jeweiligen Jahr

Anzahl in Mio.



01

02

03

04

05

06



05 | Marktdaten – Durchschnittspreise

Ein weiterer Treiber des Umsatzwachstums sind die steigenden Durchschnittspreise von neu geleasteten Diensträdern. Dabei übertreffen die Durchschnittspreise von Diensträdern diejenigen des Gesamtmarktes deutlich und tragen zu höheren Durchschnittspreisen des Fahrradmarktes bei

Abb. 5 – Durchschnittspreis konventioneller Fahrräder

Preis in Euro

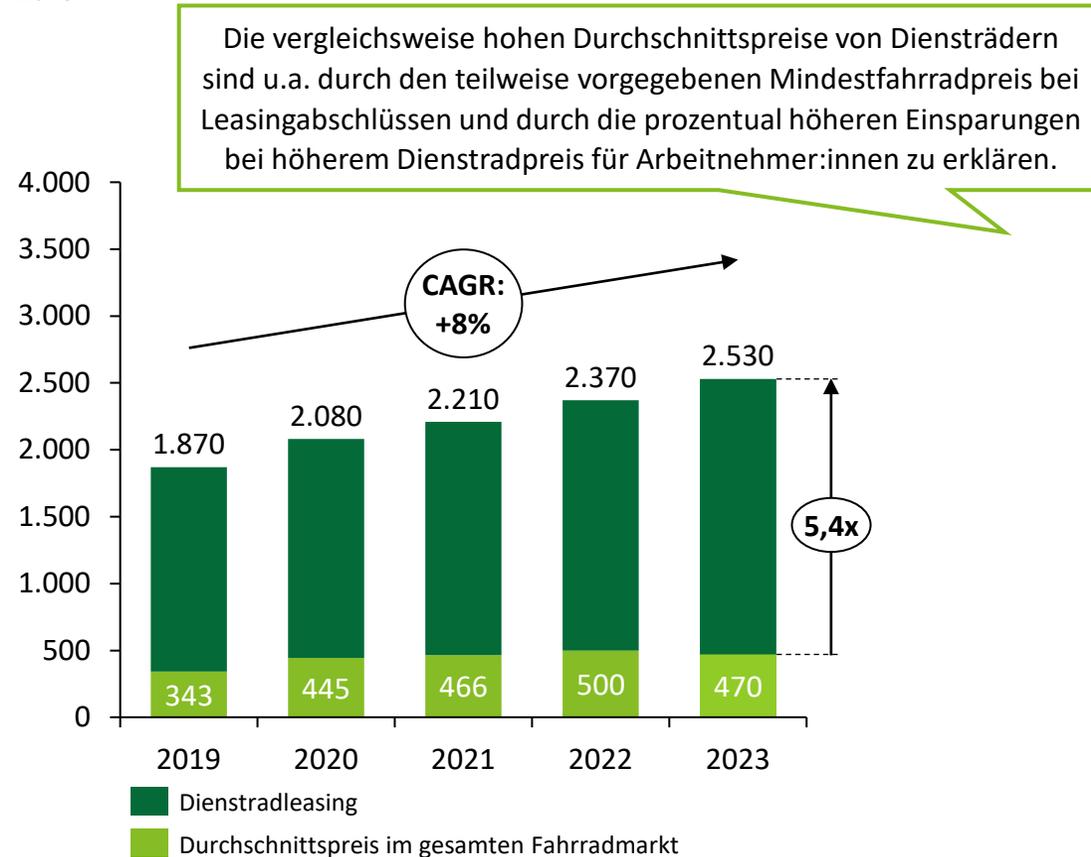
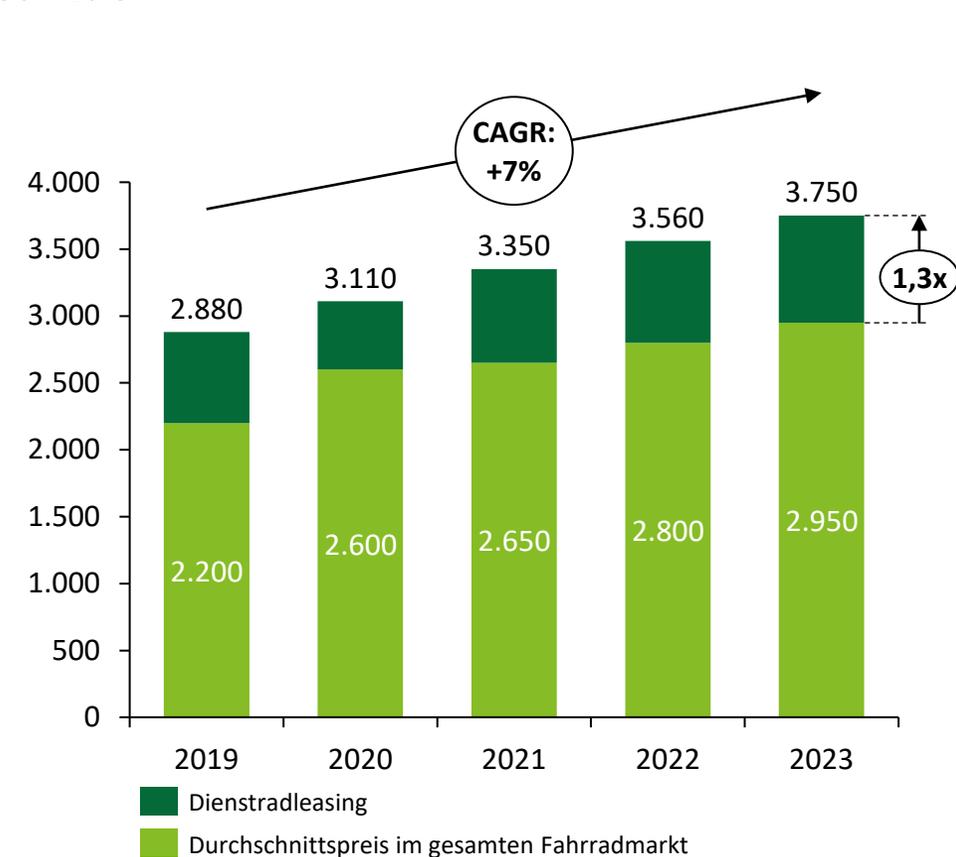


Abb. 6 – Durchschnittspreis E-Bikes

Preis in Euro

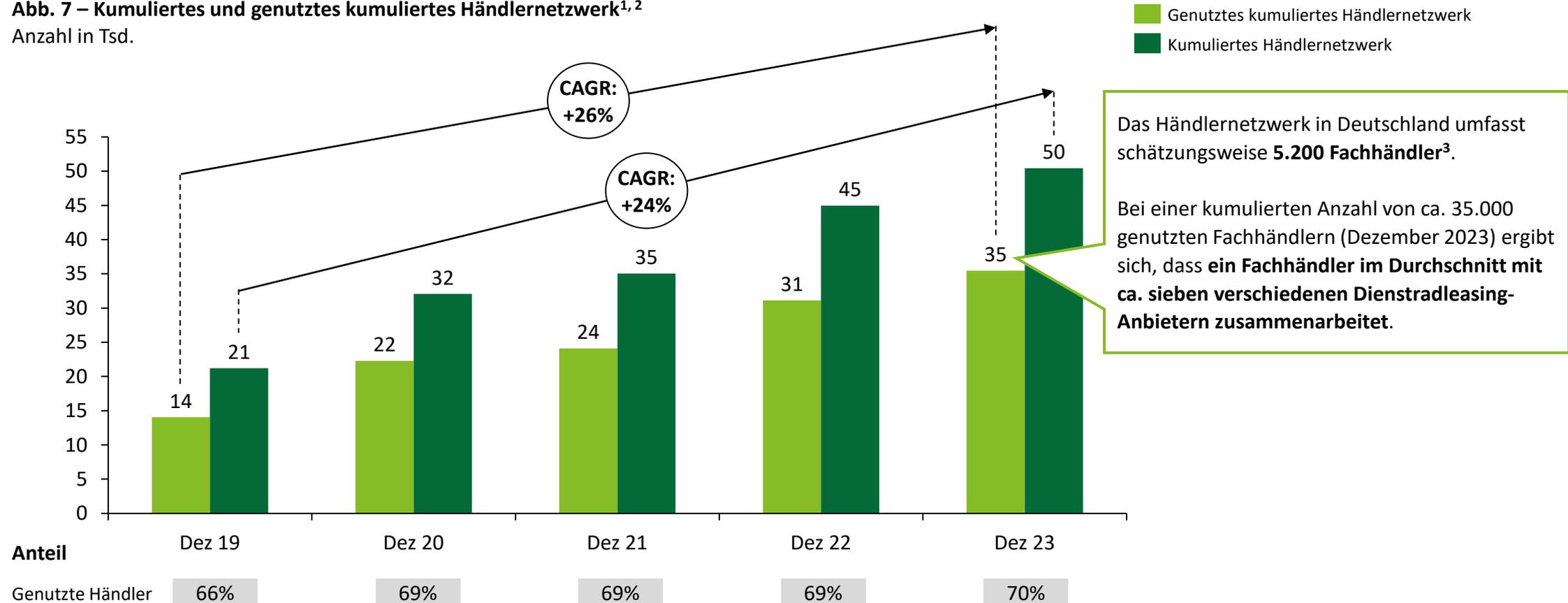


05 | Marktdaten – Händlernetzwerk

Die steigende Anzahl des kumulierten Händlernetzwerks deutet auf eine stärkere Diversifizierung der Fachhändler im Dienstradleasing-Markt hin. Dabei arbeiten die Fachhändler durchschnittlich mit mehreren Dienstradleasing-Anbietern zusammen, was für sie einen höheren administrativen Aufwand bedeutet

Abb. 7 – Kumuliertes und genutztes kumuliertes Händlernetzwerk^{1, 2}

Anzahl in Tsd.



Anmerkung: 1) Das kumulierte Händlernetzwerk betrifft alle stationären Fachhändler, bei denen ein Fahrrad geleast werden konnte. Dabei kann ein Fachhändler mit mehreren Dienstradleasing-Anbietern kooperieren, wodurch in den hier dargestellten Werten ein Fachhändler mehrfach enthalten sein kann. 2) 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. 3) Die Anzahl der Fachhändler in Deutschland beruht auf den Angaben des Statistischen Bundesamtes und dem T3 Transportation Think Tank.

Quellen: Unternehmensangaben, Statistisches Bundesamt, T3 Transportation Think Tank, Deloitte-Analyse.



01

02

03

04

05

06



05 | Marktdaten – Online- vs. stationäre Verkäufe

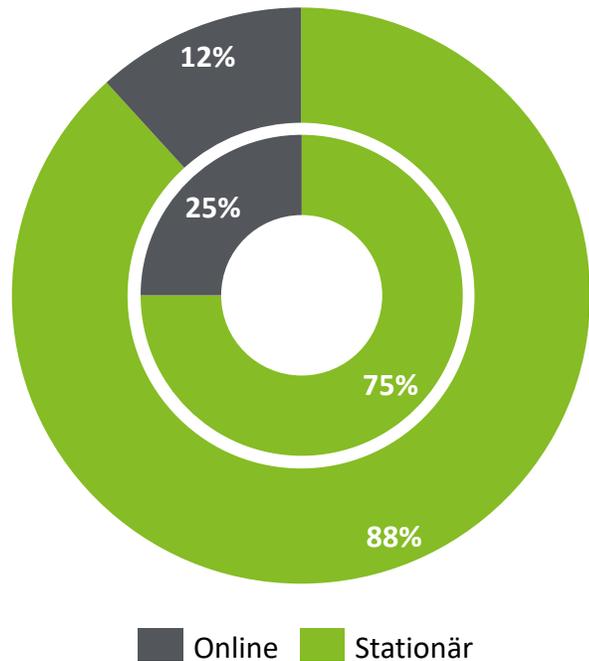
Der Anteil des stationären Absatzes im Dienstradleasing-Markt ist mit 88 Prozent überproportional zum stationären Absatz im Gesamtmarkt, was die hohe Relevanz des stationären Fachhandels verdeutlicht

Abb. 8 – Online- vs. stationäre Verkäufe

Anteil in Prozent

Äußerer Kreis: Online- vs. stationäre Verkäufe im Rahmen von Dienstradleasing, Januar bis Mai 2024

Innerer Kreis: Online- vs. stationäre Verkäufe im gesamten Fahrradmarkt, 2023¹



Verglichen mit dem Anteil des **stationären Verkaufs im gesamten Fahrradmarkt (75%)** wird deutlich, dass der **stationäre Fachhandel im Dienstradleasing-Markt eine überproportionale Bedeutung hat (88%)**.

Aufgrund **der teureren Fahrräder** spielen beim Dienstradleasing sicherlich die Möglichkeit eines **direkten Ansprechpartners und der lokale Service** eine wesentliche Rolle im Rahmen der Entscheidung für den stationären Fachhandel.

Anmerkung: 1) Die Angaben beziehen sich auf die Veröffentlichung des ZIV zu den Anteilen der Vertriebswege im gesamten Fahrradmarkt (2023).

Quellen: Unternehmensangaben, ZIV, Deloitte-Analyse.

Deloitte 2024



01

02

03

04

05

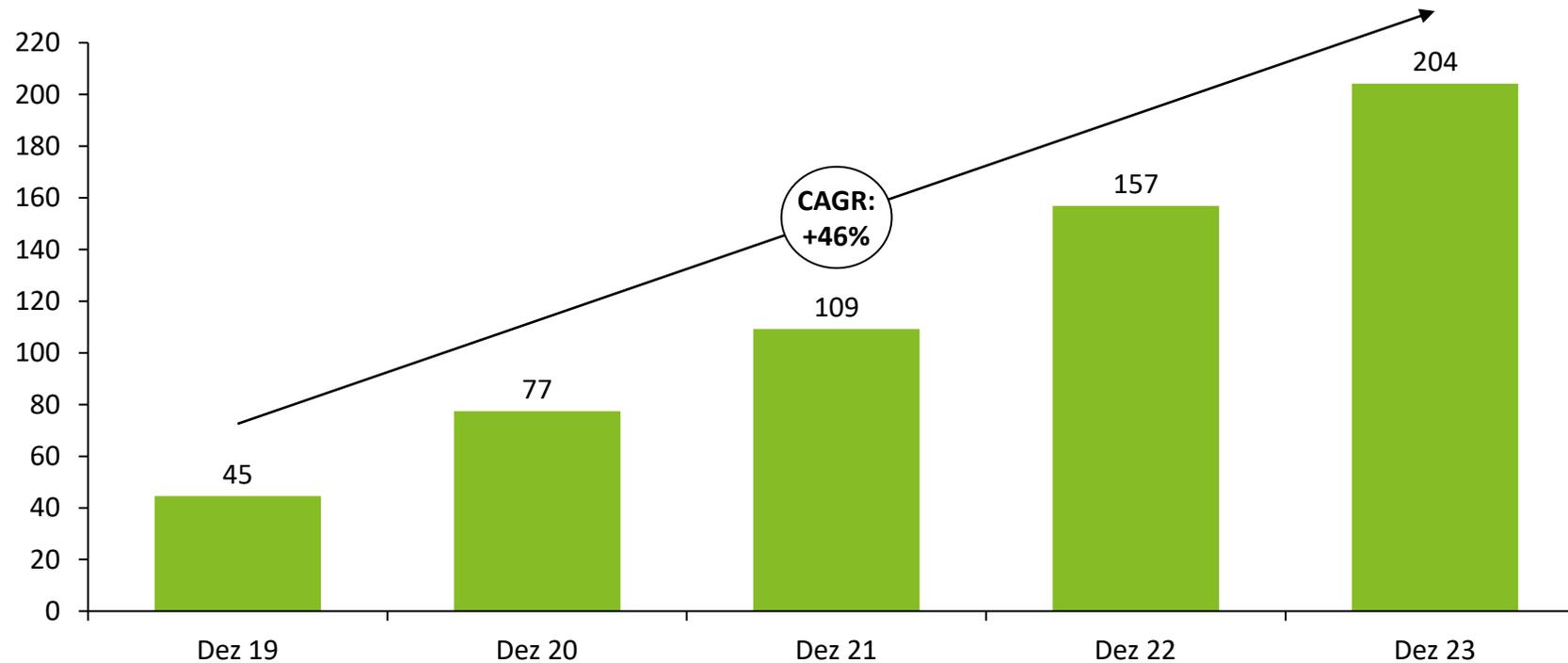
06



05 | Marktdaten – Arbeitgeberinformationen

Die Möglichkeit, ein Dienstrad zu leasen, wird von immer mehr Arbeitgebern in Deutschland angeboten, was die Attraktivität des Angebots verdeutlicht. Gleichzeitig besteht weiteres Potenzial hinsichtlich der abgedeckten Arbeitgeber

Abb. 9 – Gesamtanzahl der Arbeitgeber, die mit einem Dienstradleasing-Anbieter kooperieren^{1, 2}
Anzahl der Arbeitgeber in Tsd.



Anmerkung: 1) Gemäß Statistischem Bundesamt werden in Deutschland ca. 3,4 Mio. rechtliche Einheiten geführt. 204.000 Arbeitgeber im Dienstradleasing würden also ca. 6 Prozent aller Unternehmen entsprechen, allerdings sind etwa 87 Prozent aller Unternehmen Kleinunternehmen (2022). 2) Die Darstellung unterliegt der Annahme, dass jeder Arbeitgeber nur einen Dienstradleasing-Anbieter hat.

Quellen: Unternehmensangaben, Statistisches Bundesamt, Deloitte-Analyse.
Deloitte 2024



01

02

03

04

05

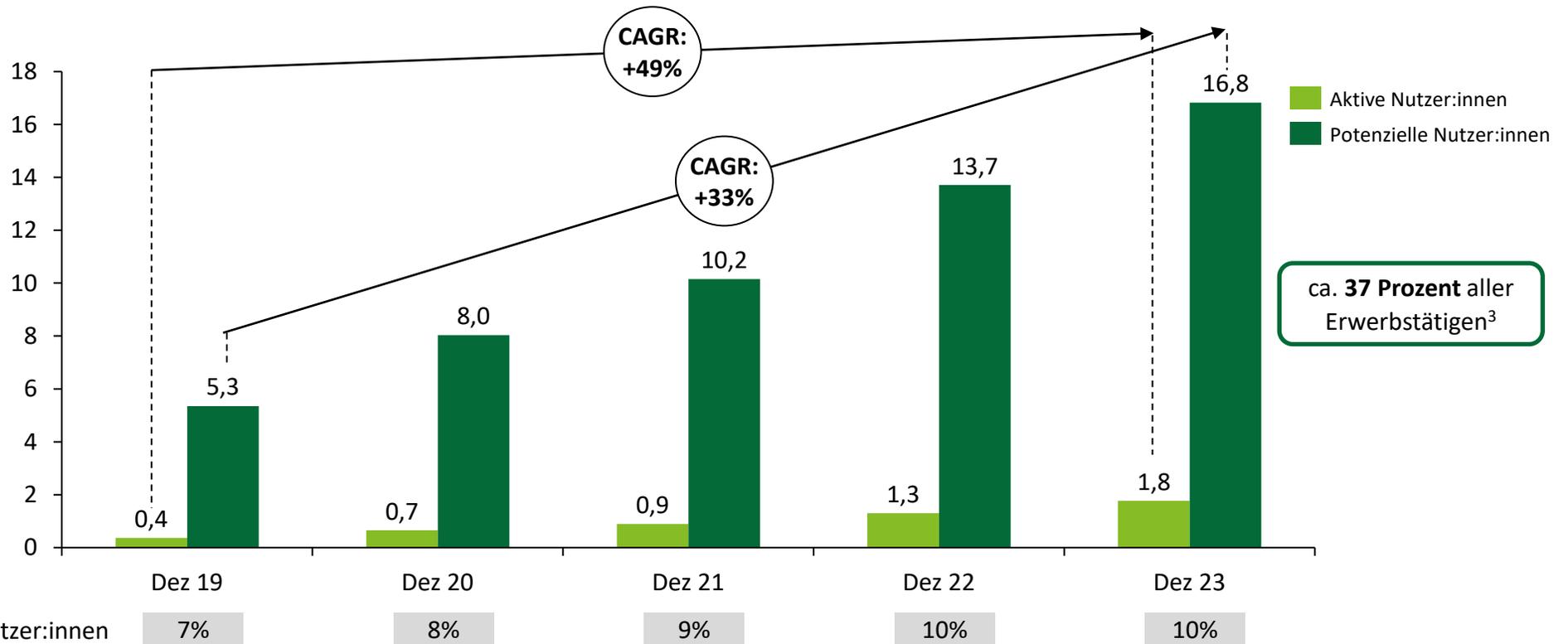
06



05 | Marktdaten – Informationen zu Nutzer:innen

Mit ca. 37 Prozent besitzen über ein Drittel aller Erwerbstätigen in Deutschland die Möglichkeit, ein Dienstrad zu leasen. Der Anteil der Arbeitnehmer:innen, die das Dienstradangebot tatsächlich wahrnehmen, ist von 2019 bis 2023 um drei Prozentpunkte auf 10 Prozent gestiegen

Abb. 10 – Anzahl der aktiven vs. potenziellen Dienstradleasing-Nutzer:innen^{1, 2}
Anzahl in Mio.



Anmerkung: 1) Die potenziellen Nutzer:innen (Arbeitnehmer:innen) sind alle Nutzer:innen, die Zugang zu Dienstradleasing-Angeboten hatten. 2) Die aktiven Nutzer:innen (Arbeitnehmer:innen) sind alle Nutzer:innen, die einen laufenden Dienstradleasing-Vertrag hatten. 3) Gemäß Statistischem Bundesamt gibt es in Deutschland ca. 45,8 Mio. Erwerbstätige (2024).

Quellen: Unternehmensangaben, Statistisches Bundesamt, Deloitte-Analyse.
Deloitte 2024



01

02

03

04

05

06



05 | Marktdaten – Informationen zu Kund:innen

Dienstradleasing erreicht bereits große und kleine Unternehmen bis hin zu Solo-Selbstständigen. Dabei besteht vor allem Potenzial bei kleineren Unternehmen, die relativ zu ihrer Verbreitung in Deutschland bei den Kund:innen von Dienstradleasing-Anbietern noch unterrepräsentiert sind

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

Anteil in Prozent

Äußerer Kreis: Kund:innen von Dienstradleasing-Anbietern, Januar bis Mai 2024

Innerer Kreis: Unternehmen in Deutschland, 2022¹

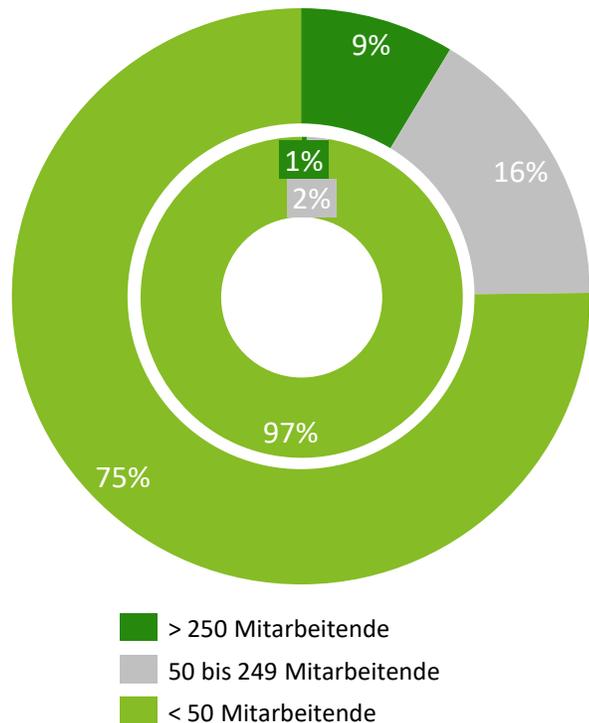
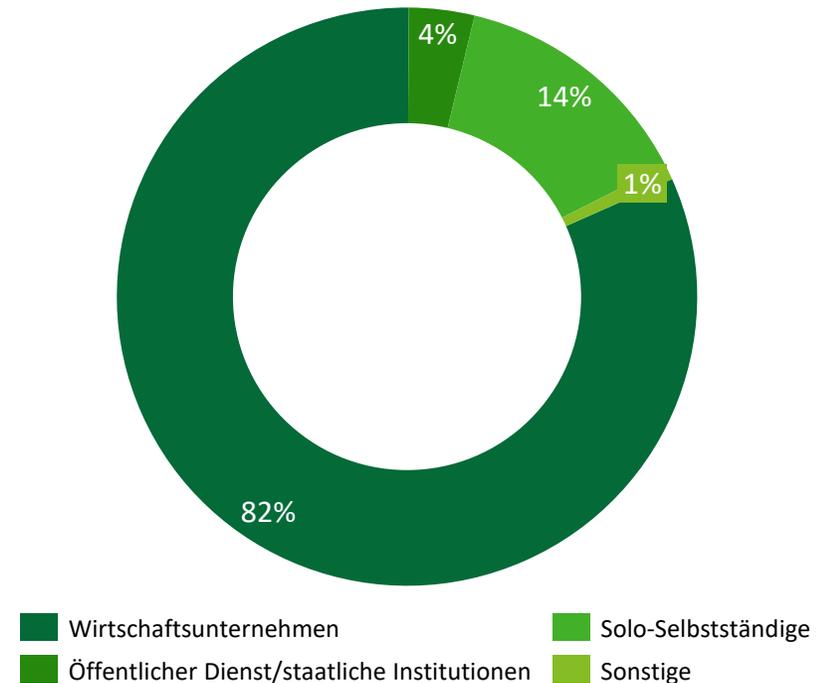


Abb. 12 – Klassifizierung der Kund:innen von Dienstradleasing-Anbietern nach Unternehmensart

Anteil in Prozent, Januar bis Mai 2024



Anmerkung: 1) Die Angaben beziehen sich auf die Veröffentlichung des Statistischen Bundesamtes (2022).

Quellen: Unternehmensangaben, Statistisches Bundesamt, Deloitte-Analyse.

Deloitte 2024



01

02

03

04

05

06

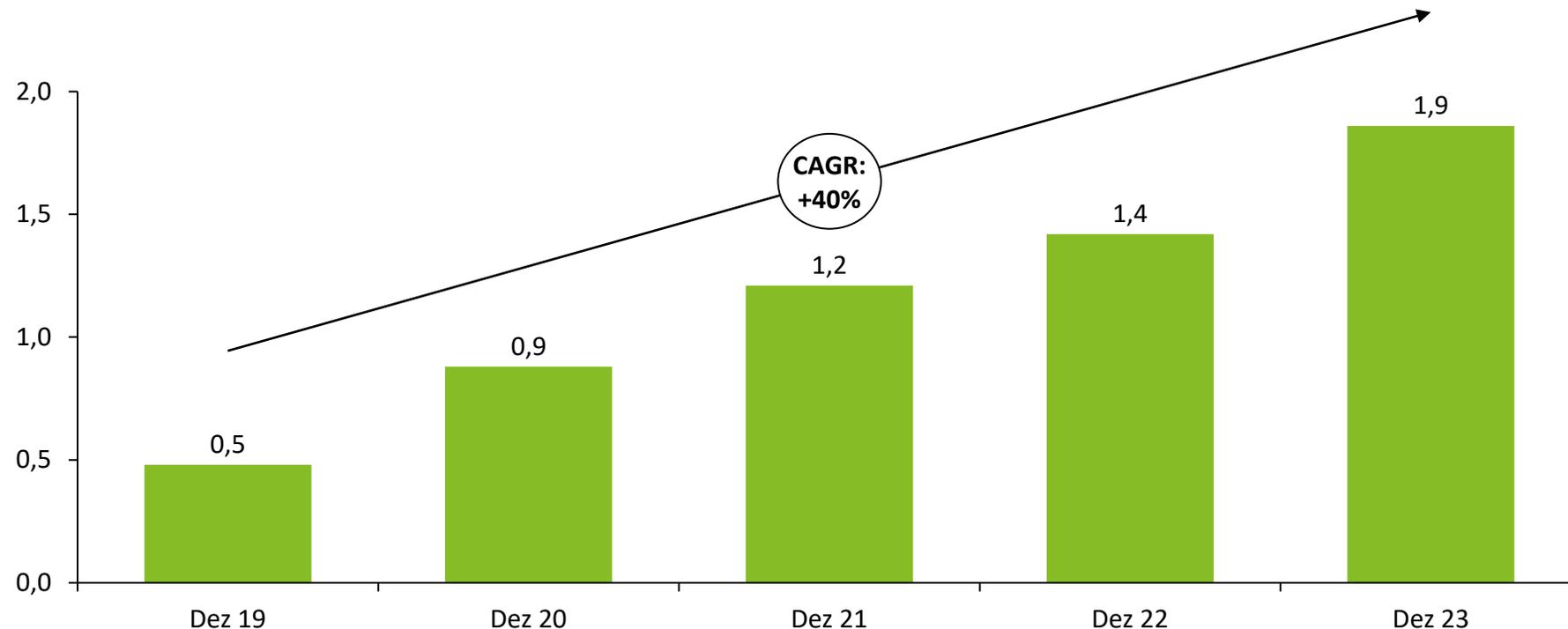


05 | Marktdaten – Beschäftigung

Alleine bei den Dienstradleasing-Anbietern sind mittlerweile in Deutschland rund 1.900 Mitarbeiter:innen beschäftigt. Daneben generiert das Dienstradleasing auch bei den weiteren Stakeholdern wie Leasingbanken und Versicherungen Arbeitsplätze, sofern diese Geschäftsbereiche nicht durch die Dienstradleasing-Anbieter selbst betrieben werden

Abb. 13 – Anzahl der Mitarbeitenden von Dienstradleasing-Anbietern

Anzahl der Mitarbeitenden in Tsd.



Neben den weiteren Stakeholdern wie Leasingbanken und Versicherungen ergeben sich weitere Beschäftigte bei den Arbeitgebern durch die Umsetzung des Leasings, aber auch bei Fachhändlern und im Rahmen der Zweitverwertung.



01

02

03

04

05

06



06 | Anhang



06 | 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 geleasteten 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

Tabellenverzeichnis

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



01

02

03

04

05

06



Deloitte.

Kontakt
Deloitte
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft
Sports Business Group
Erna-Scheffler-Straße 2
40476 Düsseldorf

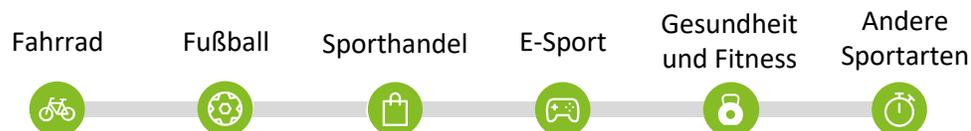
Tel: +49 211 8772 3701
sportbusiness@deloitte.de
www.deloitte.com/de/sport

Autoren und Teammitglieder
Stefan Ludwig, Kim Lachmann,
Christian Rump, Fabian Lifka,
Nikolas Rohrmann

Hier finden Sie weitere Informationen zur Sport Business Gruppe:



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



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



Deloitte.



Stefan Ludwig

Partner
Leiter Sport Business Gruppe
sludwig@deloitte.de



Kim Lachmann

Director
Sport Business Gruppe
klachmann@deloitte.de



Christian Rump

Senior Manager
Sport Business Gruppe
crump@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



01

02

03

04

05

06





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 www.deloitte.com/de/UeberUns.

Deloitte bietet branchenführende Leistungen in den Bereichen Audit und Assurance, Steuerberatung, Consulting, Financial Advisory und Risk Advisory 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, die unsere Kunden bei Wandel und Wachstum unterstützen und den Weg zu einer stärkeren Wirtschaft, einer gerechteren Gesellschaft und einer nachhaltigen Welt weisen. Deloitte baut auf eine über 175-jährige Geschichte auf und ist in mehr als 150 Ländern tätig. Erfahren Sie mehr darüber, wie die rund 457.000 Mitarbeitenden von Deloitte das Leitbild „making an impact that matters“ täglich leben: www.deloitte.com/de.

Diese Veröffentlichung enthält ausschließlich allgemeine Informationen. Weder die Deloitte GmbH Wirtschaftsprüfungsgesellschaft noch Deloitte Touche Tohmatsu Limited (DTTL), ihr weltweites Netzwerk von Mitgliedsunternehmen noch deren verbundene Unternehmen (insgesamt 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, Mitarbeitenden oder Bevollmächtigten 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 jede ihrer Mitgliedsunternehmen sowie ihre verbundenen Unternehmen sind rechtlich selbstständige und unabhängige Unternehmen.