



Sachstand

Dienstfahräder

Dienstfahräder

Aktenzeichen: WD 5 - 3000 - 120/18
Abschluss der Arbeit: 13. September 2018
Fachbereich: WD 5: Wirtschaft und Verkehr, Ernährung, Landwirtschaft und Verbraucherschutz

Die Wissenschaftlichen Dienste des Deutschen Bundestages unterstützen die Mitglieder des Deutschen Bundestages bei ihrer mandatsbezogenen Tätigkeit. Ihre Arbeiten geben nicht die Auffassung des Deutschen Bundestages, eines seiner Organe oder der Bundestagsverwaltung wieder. Vielmehr liegen sie in der fachlichen Verantwortung der Verfasserinnen und Verfasser sowie der Fachbereichsleitung. Arbeiten der Wissenschaftlichen Dienste geben nur den zum Zeitpunkt der Erstellung des Textes aktuellen Stand wieder und stellen eine individuelle Auftragsarbeit für einen Abgeordneten des Bundestages dar. Die Arbeiten können der Geheimschutzordnung des Bundestages unterliegende, geschützte oder andere nicht zur Veröffentlichung geeignete Informationen enthalten. Eine beabsichtigte Weitergabe oder Veröffentlichung ist vorab dem jeweiligen Fachbereich anzuzeigen und nur mit Angabe der Quelle zulässig. Der Fachbereich berät über die dabei zu berücksichtigenden Fragen.

Inhaltsverzeichnis

1.	Einleitung	4
2.	Programme des Bundes	4
3.	Steuerliche Behandlung	6
4.	Dienstradleasing	7
5.	Statistik	10

1. Einleitung

Gefragt wird, wie sich in Deutschland das System der „Dienstfahräder“ darstellt, wie dieses für die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter funktioniert und ob es statistische Angaben zu Reformergebnissen, Entwicklung, Anzahl der verfügbaren Fahrräder gibt. Dienstfahräder sind Fahrräder, die der Arbeitgeber dem Arbeitnehmer zur Verfügung stellt, wobei die nachfolgende Darstellungen Informationen zu Dienstfahrädern im Allgemeinen und zu solchen im engeren Sinne im Bereich des öffentlichen Dienstes aufbereitet. Bei Letzteren liegt gemäß den Zuständigkeiten der Wissenschaftlichen Dienste des Deutschen Bundestages der Fokus auf der Bundesebene.

2. Programme des Bundes

Deutschland besitzt eine nationale Strategie zur Radverkehrsförderung. Erstmals 2002 hat der **Bund** einen **Nationalen Radverkehrsplan (NRVP 2002-2012)** als strategisches Grundsatzdokument seiner Radverkehrspolitik vorgelegt, um damit eine lenkende Rolle als Moderator, Koordinator und Impulsgeber der Radverkehrsförderung einzunehmen. Seit 1. Januar 2013 gilt der "**Nationale Radverkehrsplan 2020 - Den Radverkehr gemeinsam weiterentwickeln**", der sich an den ersten NRVP anschließt und diesen weiterentwickelt.

Der NRVP beinhaltet die **grundsätzlichen Leitlinien für die Radverkehrsförderung der kommenden Jahre** mit Blick auf neue verkehrspolitische Herausforderungen. Er gibt neun Handlungsfelder vor (Radverkehrsplanung und -konzeption, Infrastruktur, Verkehrssicherheit, Kommunikation, Fahrradtourismus, Elektromobilität, Verknüpfung mit anderen Verkehrsmitteln, Mobilitäts- und Verkehrserziehung, Qualitäten schaffen und sichern) und beschreibt die wesentlichen Handlungserfordernisse zur Weiterentwicklung des Radverkehrs. Dabei erläutert bzw. empfiehlt der NRVP - innerhalb der jeweiligen Zuständigkeiten - die konkreten Schritte und Maßnahmen von Bund, Ländern und Kommunen.¹

Auszugsweise heißt es zum **Thema „Dienstfahräder“ im NRVP 2020**:

„Die Arbeitgeber sind schließlich aufgerufen, im Rahmen eines betrieblichen Mobilitätsmanagements nicht zuletzt die Fahrradnutzung ihrer Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter zu fördern. Mit dem betrieblichen Mobilitätsmanagement kann die notwendige Mobilität der Beschäftigten auf dem Arbeitsweg und auf Dienstwegen verbessert sowie effizient und nachhaltig organisiert werden. Entsprechende Konzepte wurden nicht zuletzt durch das vom Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit (BMU) geförderte Aktionsprogramm „effizient mobil“ gefördert. Der Bund wird ergänzend zu den vorgeschlagenen Aktivitäten hinsichtlich des betrieblichen Mobilitätsmanagements die steuerrechtlichen Regelungen zu Dienstfahrädern überprüfen.“

¹ <https://nationaler-radverkehrsplan.de/de/bund/nationaler-radverkehrsplan-nrvp-2020> (letzter Abruf: 12. September 2018).

Ergänzend wird auf die **Informationen zu den aktuellen Förder- und Finanzierungsmöglichkeiten** des Bundes und der Länder zum Radverkehr unter <https://nationaler-radverkehrsplan.de/de/bund/foerderprogramm> (letzter Abruf: 12. September 2018) verwiesen.

Der Staatssekretärsausschuss für nachhaltige Entwicklung (bestehend aus jeweils einem Staatssekretär bzw. einer Staatssekretärin pro Bundesministerium sowie dem Chef des Kanzleramtes)² beschloss am 30. März 2015 die Neuauflage des **"Maßnahmenprogramms Nachhaltige Bundesregierung"** vom 6. Dezember 2010. Mit dem Programm verfolgt die Bundesregierung das Ziel, ihrer eigenen Verantwortung für eine nachhaltige Entwicklung Rechnung zu tragen. Es wird jedes Jahr überprüft (Monitoringberichte) und alle vier Jahre weiterentwickelt.

Im ursprünglichen **Programm von 2010 „Nachhaltigkeit konkret im Verwaltungshandeln umsetzen - Maßnahmenprogramm Nachhaltigkeit“**³ hieß es zu Dienstfahrrädern wie folgt:

„9. Zur weiteren Reduzierung verkehrsbedingter und standortbezogener CO₂-Emissionen (insbesondere bei Arbeitswegen, Dienstreisen) tragen folgende Maßnahmen bei:

...

b) Die Ressorts beteiligen sich an der Aktion „Mit dem Fahrrad zur Arbeit“ und weiteren geeigneten Aktivitäten zur Minderung verkehrsbedingter Emissionen. Die Anzahl der Dienstfahrräder pro Dienststelle der Ressorts (Ministeriumsstandort) wird bis zum 30. Juni 2011 um jeweils ein Drittel erhöht; bis zu diesem Zeitpunkt werden für jedes Ressort Elektrofahrräder beschafft. Darüber hinaus sollen geeignete Fahrradabstellplätze in ausreichender Anzahl für Beschäftigte bereitgestellt werden, die mit dem eigenen Fahrrad zur Arbeit kommen.“

In der **überarbeiteten Fassung** (Staatssekretärsausschuss für nachhaltige Entwicklung, Beschluss vom 30. März 2015, **Änderungsfassung vom 24. April 2017**)⁴ wird zu Dienstfahrrädern wie folgt ausgeführt:

„8. Zur weiteren Vermeidung, Reduzierung und Kompensation verkehrsbedingter und standortbezogener CO₂-Emissionen (insbesondere bei Arbeitswegen, Dienstreisen) tragen folgende Maßnahmen bei:

² <https://www.bundesregierung.de/breg-de/themen/nachhaltigkeitspolitik/der-staatssekretarsausschuss> (letzter Abruf: 12. September 2018, Aktualisierung: 11.10.2018).

³ <https://www.bundesregierung.de/resource/blob/975274/423420/65f4e3000206fcffcbf9530dfa067f1/2010-12-06-massnahmenprogramm-nachhaltigkeit-der-bundesregierung-data.pdf?download=1> (letzter Abruf: 12. September 2018, Aktualisierung: 11.10.2018)

⁴ <https://www.bundesregierung.de/resource/blob/997532/426424/ce303cc4bf64c43e7775dc20f031fb2b/2015-03-30-massnahmenprogramm-nachhaltigkeit-data.pdf?download=1> (letzter Abruf: 12. September 2018, Aktualisierung: 11.10.2018)

...

e) *Alle Behörden und Einrichtungen des Bundes stellen ihren Beschäftigten für Dienstgänge eine ausreichende Anzahl (ggf. Bedarfsabfrage) an Dienstfahrrädern und Elektrofahrrädern sowie Beschäftigten und Besuchern eingangsnah, sichere und möglichst überdachte Fahrradabstellplätze zur Verfügung. Die Nutzung von Fahrrädern/Elektrofahrrädern für kurze und mittlere Strecken wird in geeigneter Form behördenintern beworben.*“

Im **neuesten Monitorbericht 2017**⁵ heißt es zur Umsetzung der Maßnahmen:

„Mehr als die Hälfte der Behörden stellen Dienstfahrräder für Dienstgänge der Beschäftigten zur Verfügung, viele davon auch Elektrodienstfahrräder. Einige Behörden planen noch Beschaffungen von Dienstfahrrädern und bei fast allen Behörden, die Dienstfahrräder zu Verfügung stellen, werden diese regelmäßig gewartet. Die Bedarfe und die Nutzung von Dienstfahrrädern unterscheiden sich je nach Behördenstandort sowie Art und Häufigkeit der anfallenden Dienstgänge. Im Durchschnitt ist die aktuelle Auslastung der Räder eher gering, jedoch haben einige Behörden auch eine sehr hohe Auslastung der Diensträder gemeldet. Es sind in nahezu allen Behörden eingangsnah, sichere und möglichst überdachte Fahrradabstellmöglichkeiten vorhanden, einige Behörden planen hierzu aktuell bauliche Erweiterungen oder Verbesserungen. Bei einer Mehrzahl der Behörden sind auch Umkleiden und Duschmöglichkeiten vorhanden. Viele Behörden informieren aktiv über die vorhandenen Angebote (Intranet, Email, Einführungsveranstaltungen, Aktionstage). Aufmerksamkeit erzeugen sicher auch zusätzliche Angebote wie Bikesharing und Fahrradsicherheitstrainings oder Zertifizierungen des eigenen Mobilitätsmanagements bzw. als fahrradfreundlicher Arbeitgeber.“

3. Steuerliche Behandlung

Seit 2012 gelten für Dienstfahrräder ähnliche steuerliche Regeln wie für Dienstwagen. In einem Erlass der obersten Finanzbehörden der (Bundes-)Länder vom 23. November 2012⁶ wurde die **steuerliche Behandlung der Überlassung von (Elektro-)Fahrrädern zur privaten Nutzung**– d.h. zur Bewertung dieses zum Arbeitslohn zählenden geldwerten Vorteils - wie folgt erläutert:

„...Nach § 8 Absatz 2 Satz 8 EStG⁷ wird hiermit als monatlicher Durchschnittswert der privaten Nutzung (einschließlich Privatfahrten, Fahrten zur Wohnung und regelmäßiger Arbeitsstätte und Heimfahrten im Rahmen einer doppelten Haushaltsführung) 1 % der auf volle 100 Euro abgerun-

⁵ Nachhaltigkeit konkret im Verwaltungshandeln umsetzen- Maßnahmenprogramm Nachhaltigkeit - Beschluss der Bundesregierung vom 30. März 2015, Monitoringbericht 2017, 5. Juni 2018, S. 30 f., <https://www.bundesregierung.de/resource/blob/975274/1142096/cba9d29cdb4b67c2c3b6249ffa884ea1/monitoringbericht-data.pdf?download=1> (letzter Abruf: 12. September 2018, Aktualisierung: 11.10.2018).

⁶ Bundessteuerblatt (BStBl) 2012 Teil I Nr. 19 vom 23. November 2012, S. 1224.

⁷ Fußnote ergänzt durch Verfasser: Einkommensteuergesetz (EStG) in der Fassung der Bekanntmachung vom 8. Oktober 2009 (BGBl. I S. 3366, 3862), das zuletzt durch Artikel 9 des Gesetzes vom 14. August 2017 (BGBl. I S. 3214) geändert worden ist, <https://www.gesetze-im-internet.de/estg/> (letzter Abruf: 12. September 2018).

deten unverbindlichen Preisempfehlung des Herstellers, Importeurs oder Großhändlers im Zeitpunkt der Inbetriebnahme des Fahrrads einschließlich der Umsatzsteuer festgesetzt. Die Freigrenze für Sachbezüge nach § 8 Absatz 2 Satz 9 EStG ist nicht anzuwenden.

Gehört die Nutzungsüberlassung von Fahrrädern zur Angebotspalette des Arbeitgebers an fremde Dritte (z.B. Fahrradverleihfirmen), ist der geldwerte Vorteil nach § 8 Absatz 3 EStG zu ermitteln, wenn die Lohnsteuer nicht nach § 40 EStG pauschal erhoben wird. Bei Personalrabatten ist der Rabattfreibetrag von 1080 Euro zu berücksichtigen.

Die vorstehenden Regelungen gelten auch für Elektrofahrräder, wenn diese verkehrsrechtlich als Fahrrad einzuordnen (u.a. keine Kennzeichen- und Versicherungspflicht) sind.

Ist ein Elektrofahrrad verkehrsrechtlich als Fahrrad einzuordnen (z.B. gelten Elektrofahrräder, deren Motor Geschwindigkeiten über 25 Kilometer pro Stunde unterstützt, als Kraftfahrzeuge), ist für die Bewertung des geldwerten Vorteils § 8 Absatz 2 Sätze 2 bis 5 i.V.m. § 6 Absatz 1 Nummer 4 Satz 2 EStG anzuwenden...“

Ergänzend sei darauf hingewiesen, dass die Bundesregierung auf ihrer Kabinettsitzung am 1. August 2018 beschlossen hat, die monatliche Besteuerung von Dienstwagen von 1 Prozent des Listenpreises durch den Arbeitnehmer bei zwischen 2019 und 2021 angeschafften oder geleasten Elektro- und Hybridfahrzeugen auf 0,5 Prozent herabzusetzen.⁸ Die steuerliche Förderung von Diensträdern, speziell von E-Bikes, ist von dieser Regelung allerdings ausgenommen.⁹ Ziel der Neuregelung ist es, die Anschaffung von Elektro- und Hybridfahrzeugen in Deutschland zu beschleunigen.

4. Dienstradleasing

Vor dem Hintergrund der steuerlichen Vergünstigungen bieten viele **Unternehmen** inzwischen ihren Mitarbeitern das **Leasing von Dienstfahrrädern** an.¹⁰

Zur **lohnsteuerlichen Behandlung der Überlassung von (Elektro-)Fahrrädern an Arbeitnehmer in Leasingfällen** wird auf ein Schreiben des Bundesministeriums der Finanzen vom 17. November 2017 verwiesen, das unter folgendem Link abzurufen ist: <http://www.bundesfinanzministe->

⁸ <https://www.bundesregierung.de/Content/DE/Mitschrift/Pressekonferenzen/2018/08/2018-08-01-regpk.html> (letzter Abruf: 12. September 2018).

⁹ Pressemitteilung des Zweirad-Industrie-Verbandes (ZIV) vom 2. August 2018 „Zweirad-Industrie-Verband fordert Absenkung der Dienstwagensteuer auch für E-Bikes“: <https://nationaler-radverkehrsplan.de/de/aktuell/nachrichten/zweirad-industrie-verband-fordert-absenkung-der> (letzter Abruf: 12. September 2018 ; siehe zu dieser Thematik auch die Antwort der Bundesregierung auf die Schriftliche Frage des Abgeordneten Stefan Gelbhaar (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN), BT-Drs. 19/2083, S. 8 <http://dipbt.bundes-tag.de/doc/btd/19/020/1902083.pdf> (letzter Abruf: 12. September 2018).

¹⁰ Siehe hierzu etwa den Online-Artikel des „Spiegels“ „Arbeitnehmer steigen aufs Dienstfahrrad um“ vom 9. April 2018 unter: <http://www.spiegel.de/auto/aktuell/dienstfahrrad-werden-immer-beliebter-a-1201877.html> (letzter Abruf: 12. September 2018).

[rium.de/Content/DE/Downloads/BMF_Schreiben/Steuerarten/Lohnsteuer/2017-11-17-lohnsteuerliche-behandlung-der-ueberlassung-von-elektro-fahrraedern-an-arbeitnehmer-in-leasingfaellen.pdf?blob=publicationFile&v=1](http://www.wissenschaftliche-dienste.de/Content/DE/Downloads/BMF_Schreiben/Steuerarten/Lohnsteuer/2017-11-17-lohnsteuerliche-behandlung-der-ueberlassung-von-elektro-fahrraedern-an-arbeitnehmer-in-leasingfaellen.pdf?blob=publicationFile&v=1)

In diesem Schreiben werden einleitend auch die in der Praxis **üblichen Vertragsgestaltungen** des Leasings von Dienstfahrrädern wie folgt skizziert:

- „1. ein Rahmenvertrag zwischen dem Arbeitgeber und einem Anbieter, der regelmäßig die gesamte Abwicklung betreut,*
- 2. Einzelleasingverträge zwischen dem Arbeitgeber (Leasingnehmer) und einem Leasinggeber über die (Elektro-)Fahrräder mit einer festen Laufzeit von zumeist 36 Monaten,*
- 3. ein Nutzungsüberlassungsvertrag zwischen dem Arbeitgeber und dem Arbeitnehmer hinsichtlich des einzelnen (Elektro-)Fahrrads für ebendiese Dauer, der auch eine private Nutzung zulässt,*
- 4. eine Änderung des Arbeitsvertrags, in dem einvernehmlich das künftige Gehalt des Arbeitnehmers für die Dauer der Nutzungsüberlassung um einen festgelegten Betrag (in der Regel in Höhe der Leasingrate des Arbeitgebers) herabgesetzt wird (sog. Gehaltsumwandlung).*

Zudem sehen die Vertragsgestaltungen regelmäßig vor, dass ein Dritter (z. B. Leasing-geber, Dienstleister oder Verwertungsgesellschaft) dem Arbeitnehmer das von ihm genutzte (Elektro-)Fahrrad bei Beendigung der Überlassung durch den Arbeitgeber zu einem Restwert von z. B. 10 % des ursprünglichen Kaufpreises zum Erwerb anbieten kann.“

Zum Fahrradleasing finden sich z.B. unter der Überschrift „Bikeleasing - Vorteile mit Einschränkungen“, abzurufen unter: <https://www.radfahren.de/service/fahrradleasing-vorteile/> (letzter Abruf: 12. September 2018), weitere Informationen u.a. auch über Förderprogramme der Kommunen und Fahrradleasinganbieter.

Die Einführung eines **Dienstradleasings im behördlichen Bereich** wird zum Teil im politischen Raum befürwortet.¹¹ Kritisch haben sich z.T. Gewerkschaften und Interessenverbände der Beschäftigten im öffentlichen Dienst zu einer mit dem Leasing verbundenen **Entgeltumwandlung** positioniert. Die Gewerkschaft Ver.di begrüßt laut einem Informationspapier vom April 2017 „FAQ zum Thema „Jobrad“ nur Modelle, bei denen der Arbeitgeber den Beschäftigten „on top“,

¹¹ Vgl. Schriftliche Fragen mit den in der Woche vom 14. November 2016 eingegangenen Antworten der Bundesregierung, Frage 75. des Abgeordneten Matthias Gastel (BÜNDNIS 90/ DIE GRÜNEN), BT-Drs. 18/10358, S. 53, <http://dip21.bundestag.btg/dip21/btd/18/103/1810358.pdf> (letzter Abruf: 12. September 2018).

also ohne Eingriffe in Lohn- oder Gehalt, etwas zugutekommen lässt.¹² Der Deutsche Beamtenbund (dbb) äußert sich im Rahmen einer Mitgliederinformation zu diesem Thema am 14. August 2018¹³ wie folgt:

„Seit einiger Zeit ist die Anschaffung eines JobRades, finanziert durch das Modell der Entgeltumwandlung, vermehrt im Gespräch. Oftmals wird für entsprechende Modelle von Arbeitgebern - auch im öffentlichen Dienst - geworben. Bei der Entgeltumwandlung wird auf einen Teil des Bruttoeinkommens verzichtet. Im öffentlichen Dienst existieren Tarifverträge zur Entgeltumwandlung zum Zweck des Aufbaus einer zusätzlichen betrieblichen Altersvorsorge. Nur dafür sind die mit der Entgeltumwandlung verbundenen Nachteile zu akzeptieren, weil das umgewandelte Einkommen effizient dabei hilft, den Lebensstandard im Alter zu sichern. Das ist bei einer Entgeltumwandlung zur Finanzierung eines JobRades nicht der Fall. Da die Entgeltumwandlung im öffentlichen Dienst nur möglich ist, wenn eine entsprechende tarifvertragliche Regelung existiert, ist die Vereinigung der kommunalen Arbeitgeberverbände (VKA) mit dieser Forderung an die Gewerkschaften herangetreten.“

Während für die **Angestellten** im öffentlichen Dienst Regelungen zur Entgeltumwandlung im Kontext des Jobradleasings **tarifvertraglich verankert** werden müssen, sind bei der Gruppe der **Beamten Änderungen des Beamtenbesoldungsrechts** erforderlich. Die entsprechende beamtenrechtliche Anpassung existiert auf Bundesebene bislang nicht. Auf Landesebene hat etwa das Land **Baden-Württemberg 2017** sein Landesbesoldungsgesetz zur Ermöglichung des Dienstradleasings mit Entgeltumwandlung wie folgt ergänzt:¹⁴

§ 3 Landesbesoldungsgesetz Baden-Württemberg (LBesGBW)¹⁵

„ (1) Die Besoldung der Beamten und Richter wird durch Gesetz geregelt. Andere als die in diesem Gesetz geregelten Besoldungsbestandteile dürfen nicht gewährt werden.

(2) Zusicherungen, Vereinbarungen und Vergleiche, die dem Beamten oder Richter eine höhere als die ihm gesetzlich zustehende Besoldung verschaffen sollen, sind unwirksam. Das Gleiche gilt für sonstige Rechtsgeschäfte, die zu diesem Zweck getätigt werden.

¹² https://bund-laender-nrw.verdi.de/++file++594b6ce0e58deb67cd559bc6/download/2017_FAQ%20Jobrad_verdi.pdf (letzter Abruf: 12. September 2018); siehe auch Onlineartikel der ZEIT „Radleasing über den Arbeitgeber boomt – ver.di hat was dagegen“ vom 12. Juni 2018, <https://www.zeit.de/mobilitaet/2018-06/dienstfahrrad-arbeitnehmer-verdi-oeffentlicher-dienst> (letzter Abruf: 12. September 2018).

¹³ https://www.dbb.de/fileadmin/pdfs/2018/180814_mi_jobrad.pdf (letzter Abruf: 12. September 2018).

¹⁴ Siehe hierzu auch <https://www.n-tv.de/ratgeber/Auch-Beamte-koennen-Dienstrad-fahren-article19936269.html> (letzter Abruf: 12. September 2018).

¹⁵ Landesbesoldungsgesetz Baden-Württemberg (LBesGBW) vom 9. November 2010 in der Fassung vom 18.07.2017, letzte berücksichtigte Änderung: Anlage 2 geändert durch Artikel 3 des Gesetzes vom 12. Juni 2018 (GBl. S. 173, 185); <http://www.landesrecht-bw.de/jportal/jsessionid=0C2D83D80DD151ABBF192CCE847C154B.jp90?quelle=jlink&query=BesG+BW&psml=bsbawue-prod.psml&max=true&aiz=true#jlr-BesGBW2010V43P3> (letzter Abruf: 12. September 2018).

*(3) Der Beamte oder Richter kann auf die ihm gesetzlich zustehende Besoldung weder ganz noch teilweise verzichten. **Ausgenommen hiervon sind die vermögenswirksamen Leistungen, Leistungen im Rahmen einer Entgeltumwandlung zum Aufbau einer privaten Altersvorsorge und Leistungen im Rahmen einer Entgeltumwandlung für vom Dienstherrn geleaste Dienstfahräder, die den Beamten und Richtern auch zur privaten Nutzung überlassen werden, wenn es sich um Fahrräder im verkehrsrechtlichen Sinne handelt. Eine Entgeltumwandlung nach Satz 2 setzt außerdem voraus, dass sie für eine Maßnahme erfolgt, die vom Dienstherrn den Beamten und Richtern angeboten wird und es diesen freigestellt ist, ob sie das Angebot annehmen***¹⁶.“

Abschließend ist darauf hinzuweisen, dass Tarif- und Besoldungsrecht aber nur Rahmenbedingungen eines – **durch anderweitige organisationsrechtliche Regelungen zuzulassenden** – Leasings näher ausgestalten.¹⁷

5. Statistik

Eine **Gesamtstatistik** über die Anzahl von Dienstfahrrädern in Unternehmen und im behördlichen Bereich konnte nicht recherchiert werden. Das „manager magazin“ hat in einem Online-Artikel „Dienstfahrrad statt Dienstwagen“ vom 12. Juli 2017 unter Berufung auf Schätzungen des Bundesverbandes der mittelständischen Wirtschaft die Anzahl der Dienstfahrräder mit 200.000 angegeben.¹⁸

Die Antwort der Bundesregierung auf die Kleine Anfrage der der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN, BT-Drs. 18/9886 – Nachhaltige betriebliche Mobilität und Dienstfahrräder, BT-Drs. 18/10085 vom 20. Oktober 2016 enthält als Anlage eine **tabellarische Übersicht u.a. mit Angaben zur Anzahl der Dienstfahrräder der Bundesministerien und deren nachgeordneten Behörden**, S. 3 ff. (abrufbar unter: <http://dip21.bundestag.btg/dip21/btd/18/100/1810085.pdf>, letzter Abruf: 12. September 2018).

* * *

¹⁶ Hervorhebung durch Verfasser.

¹⁷ Antwort der Bundesregierung auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Matthias Gastel, Kerstin Andreae, Stephan Kühn (Dresden), weiterer Abgeordneter und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN, BT-Drs. 18/9886 – Nachhaltige betriebliche Mobilität und Dienstfahrräder, S. 3; <http://dip21.bundestag.btg/dip21/btd/18/100/1810085.pdf> (letzter Abruf: 12. September 2018).

¹⁸ Online-Artikel, <http://www.manager-magazin.de/unternehmen/industrie/dienstfahrrad-statt-dienstwagen-neuer-trend-in-leasing-branche-a-1157356-2.html> (letzter Abruf: 12. September 2018).