

JAHRESREPORT 2026:

SMART PARKING & E-MOBILITY



ParkHere GmbH
Gollierstraße 70, 80339 München



+49 89 125 030 301
www.park-here.eu

**PARK
HERE**

JAHRESREPORT SMART PARKING & E-MOBILITY

INHALTSVERZEICHNIS

Executive Summary

- | | | |
|----------|--|----------|
| 1 | Warum Parken und Laden am Arbeitsplatz mehr Aufmerksamkeit verdienen | 1 |
| 2 | Von der klassischen Verwaltung zu Smart Parking | 1 |
| 3 | Laden am Arbeitsplatz: vom Extra zur Pflicht | 3 |
| 4 | Effizienz steigern durch Mixed-Use-Konzepte | 4 |
| 5 | Was ein gutes System leisten muss | 5 |
| 6 | Ausblick: KI, bidirektionales Laden & neue Regeln | 6 |

Quellenverzeichnis

Über ParkHere



EXECUTIVE SUMMARY

Parken und Laden werden in vielen Unternehmen nebenbei mitverwaltet, meist über feste Zuweisungen oder informelle Regeln. Für Beschäftigte ist das keine Nebensache: Laut Mikrozensus 2024 fahren 65 Prozent der Berufstätigen in Deutschland mit dem Auto zur Arbeit¹, und knapp oder unfair verteilte Parkplätze wirken sich direkt auf Zufriedenheit und Arbeitgeberwahrnehmung aus. Gleichzeitig verändern sich mehrere Rahmenbedingungen: Elektroautos werden schneller zum Alltag, als viele Unternehmen vorbereitet sind, und die Rechtslage verschärft sich, allen voran durch das novellierte Gebäude-Elektromobilitätsinfrastruktur-Gesetz.

Wie groß die Lücke zwischen Anspruch und Praxis ist, zeigen Auswertungen aus dem Smart-Parking-System von ParkHere, das aktuell mehr als 150 Unternehmen aller Branchen nutzen, von Großkonzernen über Mittelständler bis hin zu Büroimmobilien und Quartieren, mit über 225.000 Nutzerinnen und Nutzern und mehr als 37.000 verwalteten Stellplätzen.² Die vorhandenen Flächen sind im Jahresdurchschnitt nur zu 38,1 Prozent belegt, werden aber an manchen Tagen knapp, weil viele Unternehmen schlicht nicht wissen, wie ihre Flächen tatsächlich genutzt werden.

Bei Ladepunkten zeigt sich ein ähnliches, noch schärferes Muster: Selbst wo Ladeinfrastruktur bereits digital verwaltet wird, ist im Schnitt erst gut jeder sechzehnte Stellplatz, also 6,3 Prozent, mit einem Ladepunkt ausgestattet, während neue Bürogebäude ab 2027 für jeden zweiten einen vorsehen müssen.

Der Report zeigt, warum Parken und Laden dasselbe Verteilungsproblem sind statt zwei getrennter Aufgaben, was ein digitales System dafür leisten muss, und was für Unternehmen ansteht, bevor sich die gesetzlichen und praktischen Anforderungen weiter verschärfen.



RENÉ RATHER
CEO ParkHere GmbH

Interne Nutzerdaten aus über **3,63 Mio Reservierungen** zeigen:

38,1 %

**aller Stellplätze waren
im Jahresdurchschnitt
2025 belegt.²**

6,3 %

**der Stellplätze
sind mit Ladepunkt
ausgestattet.²**

86 %

**der reservierten
Stellplätze werden auch
tatsächlich genutzt.²**

1. WARUM PARKEN UND LADEN AM ARBEITSPLATZ MEHR AUFMERKSAMKEIT VERDIENEN

Hybride Arbeitsmodelle haben verändert, wie und wann Beschäftigte ins Büro kommen, und damit, wie stark Parkplätze an einzelnen Tagen nachgefragt werden. Für viele Unternehmen ist das ein blinder Fleck: Es gibt Tage mit spürbarem Leerstand und Tage, an denen es eng wird, ohne dass jemand genau sagen kann, warum. Dabei ist das Auto für die meisten Beschäftigten in Deutschland weiterhin das mit Abstand wichtigste Verkehrsmittel für den Arbeitsweg: Laut Mikrozensus 2024 des Statistischen Bundesamts fahren 65 Prozent der Berufstätigen mit dem Auto zur Arbeit.³

Das hat auch mit der Distanz zu tun: Laut Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung pendeln bundesweit rund 20,6 Millionen Beschäftigte im Schnitt 17,2 Kilometer weit, rund 7,2 Millionen sogar mehr als 30 Kilometer⁴. Für einen großen Teil der Belegschaft ist ein verlässlicher Parkplatz damit Voraussetzung, um überhaupt zur Arbeit zu kommen, keine Nebensächlichkeit, die sich mitverwalten lässt.

Wie sehr die Arbeitsbedingungen unter Druck stehen, zeigt eine Studie von Indeed und der University of Oxford: Nur 21 Prozent der Beschäftigten in Deutschland sind mit ihrer Arbeit und den Rahmenbedingungen zufrieden, international das Schlusslicht unter den verglichenen Ländern, und der Anteil der Beschäftigten, die die meiste Zeit glücklich bei der Arbeit sind, fiel von 41 Prozent 2023 auf nur noch 24 Prozent 2025.⁵ Parken und Pendeln sind nur ein Baustein von vielen, aber einer, den Unternehmen direkt selbst beeinflussen können.



20,6 Mio

Beschäftigte pendeln im Schnitt:



17,2 km

weit zum Arbeitsplatz und zurück.



24 %

sind die meiste Zeit glücklich.

2. VON DER KLASSISCHEN VERWALTUNG ZU SMART PARKING

Die Grenzen der klassischen Parkplatzverwaltung:

Die meisten Unternehmen verwalten ihre Parkflächen bis heute klassisch: über fest zugewiesene Stellplätze, oft nach Betriebszugehörigkeit oder Hierarchie, oder über informelle Regeln wie "Wer zuerst kommt, parkt zuerst". Beide Modelle stoßen an dieselbe Grenze, sobald die Anwesenheit nicht mehr an allen fünf Wochentagen gleich hoch ist: Ein fest zugewiesener Platz steht leer, wenn die Person im Homeoffice arbeitet, an vollen Bürotagen fehlen dagegen Plätze. Wer keinen festen Platz hat, sucht auf gut Glück, was Parksuchverkehr verursacht und morgens Zeit und Nerven kostet.

Das eigentliche Problem ist selten die Menge an Parkraum, sondern fehlende Transparenz über die Flächennutzung. Entscheidungen über neue Stellplätze oder Umverteilung werden dann nach Gefühl statt nach Bedarf getroffen, Beschwerden kommen erst, wenn der Unmut schon groß ist.

Wie belastend eine schlecht organisierte Parksituation ist, zeigt eine Erhebung des ADAC unter Pendler:innen: Größte Stressfaktoren waren z.B. fehlende Kapazitäten und Parkverstöße, während die Zufriedenheit an gut ausgestatteten und organisierten Anlagen deutlich höher lag.⁶

Der digitale Ansatz – was die eigenen Daten zeigen:

Smart Parking bezeichnet den digitalen Gegenentwurf zur klassischen Verwaltung: Statt Park- und Ladeplätze dauerhaft einer Person zuzuweisen, erfasst ein System in Echtzeit, welche Plätze belegt sind und vergibt sie flexibel über eine App. Beschäftigte reservieren ihren Platz vorab, das System erfasst die Flächennutzung. Muster, die vorher unsichtbar waren, lassen sich damit plötzlich messen und gezielt bearbeiten.

Das zeigen Auswertungen aus dem ParkHere-System. ParkHere ist ein Anbieter von Smart-Parking- und Ladeinfrastruktur-Software mit Kunden aus allen Branchen, von Großkonzernen über Mittelständler bis hin zu Büroimmobilien und Quartieren. Über das System werden derzeit über 225.000 Nutzer:innen sowie 37.000 Stellplätze verwaltet, davon 2.200 mit Lademöglichkeit für Elektroautos.⁷ Für diesen Report wurden die anonymisierten Nutzungsdaten aus 2025 ausgewertet, um zu verstehen, wie Unternehmen ihre Flächen tatsächlich nutzen. Datengrundlage waren rund 3,63 Millionen Reservierungen im Jahr 2025.⁸



3,63 Mio

Reservierungen (2025) als Datengrundlage

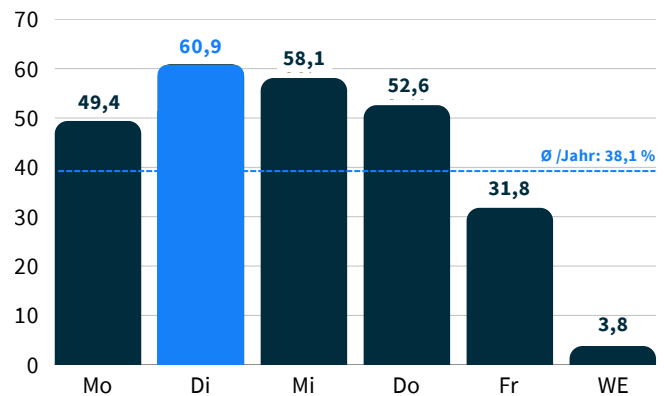
Im Jahresdurchschnitt 2025 waren 38,1 Prozent aller Stellplätze belegt, an Werktagen 50,6 Prozent, am Wochenende nur 3,8 Prozent. Innerhalb der Woche zeigt sich ein klares Muster: Dienstags ist die Nutzung mit 60,9 Prozent am höchsten, freitags fällt sie auf 31,8 Prozent, montags liegt sie mit 49,4 Prozent dazwischen. Das erklärt sich vor allem durch das Anwesenheitsverhalten im Büro: Laut ifo-Institut liegt die Homeoffice-Quote seit 2022 stabil bei rund 24,3 Prozent, mit großen Unterschieden zwischen Branchen, von 76,4 Prozent in IT-Dienstleistungen bis zu nur 4,5 Prozent in der Baubranche.⁹



24,3 %

Ø Homeoffice-Quote

Stellplatzauslastung in %



Werktags Ø gesamt: **50,6 %**

Jahresdurchschnitt: **38,1 %**

Die Auslastung schwankt stark innerhalb der Woche und bricht am Wochenende fast vollständig ein, obwohl der Jahresdurchschnitt unauffällig wirkt. Quelle: ParkHere, interne Nutzungsdaten 2025.

Zudem wurden zuletzt 34 Prozent der Beschäftigten mit Homeoffice-Möglichkeit mit strengeren Anwesenheitsvorgaben konfrontiert, was die Nachfrage an bestimmten Tagen zusätzlich erhöht.¹⁰

Bei der Zuverlässigkeit zeigt sich: Von den reservierten Stellplätzen wurden im Schnitt 86,0 Prozent tatsächlich genutzt, an Werktagen 88,8 Prozent, am Wochenende nur 39,7 Prozent, ein Befund, der der verbreiteten Wahrnehmung widerspricht, es gebe grundsätzlich zu wenig Parkraum. Im Durchschnitt ist genug Kapazität vorhanden, die eigentliche Herausforderung liegt darin, sie über die Woche effizient zu verteilen, was eine klassische Verwaltung nicht leisten kann.



3. LADEN AM ARBEITSPLATZ: VOM EXTRA ZUR PFLICHT

Vom Nice-to-have zur gesetzlichen Pflicht:

Firmenparkplätze sind für viele Elektroautos den Großteil des Tages ungenutztes Potenzial: Die Fahrzeuge stehen dort während der gesamten Arbeitszeit. Wird an diesen Stellplätzen auch geladen, wird aus reiner Standzeit ein Beitrag zur eigenen Ladeinfrastruktur, ohne Umweg zu einer öffentlichen Ladesäule. Für Unternehmen ist das mehr als ein Nice-to-have: Wer Ladeinfrastruktur anbietet, wird für Mitarbeitende sichtbar attraktiver und leistet zugleich einen Beitrag zu den eigenen Klimazielen.

Was bisher freiwillig war, wird zunehmend Pflicht, vor allem durch das deutsche Gebäude-Elektromobilitätsinfrastruktur-Gesetz, kurz GEIG.¹¹ Schon seit 2025 gilt: Bestehende Gebäude mit mehr als 20 Stellplätzen müssen mindestens einen Ladepunkt haben. Diese Pflicht wird jetzt deutlich verschärft: Ab dem 1. Januar 2027 gilt für bestehende Gebäude mit mehr als 20 Stellplätzen: ein Ladepunkt je 10 Stellplätze, oder alternativ eine Leitungsvorbereitung für die Hälfte aller Stellplätze.¹²

GEIG – Das gilt:

Seit 2025 (für Bestandsgebäude mit mehr als 20 Stellplätzen):



Ab 2027 (für Bestandsgebäude mit mehr als 20 Stellplätzen):



Ab 2027 (für Neubauten mit mehr als 5 Stellplätzen):



Am schärfsten ist die Regel für neue Bürogebäude mit mehr als 5 Stellplätzen: Hier ist künftig für jeden zweiten Stellplatz ein Ladepunkt vorgeschrieben. Diese 50-Prozent-Quote zeigt, wie schnell sich die Erwartungen an neue Standorte verschärfen.

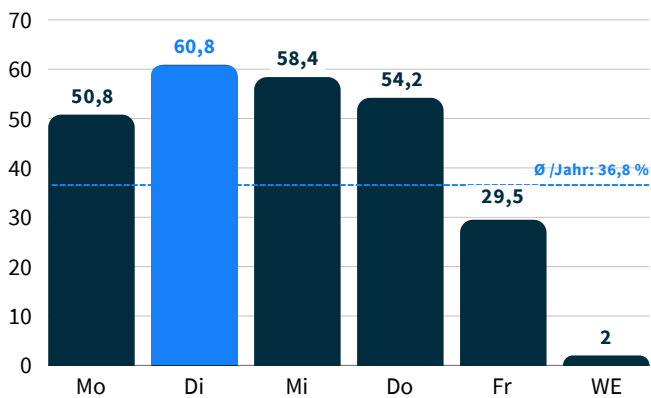


Was die eigenen Daten zeigen:

Die eigenen Auswertungen bestätigen, wie groß der Abstand zwischen Anspruch und heutigem Stand ist: Bei Unternehmen, die Ladeinfrastruktur bereits über das System von ParkHere verwalten, ist im Schnitt nur gut jeder sechzehnte Stellplatz, also 6,3 Prozent, mit einem Ladepunkt ausgestattet, verglichen mit der künftigen 50-Prozent-Vorgabe für neue Bürogebäude. Das bedeutet nicht, dass einzelne Standorte gegen geltendes Recht verstoßen, denn das Gesetz gilt pro Gebäude und lässt sich auch über die bereitgestellte Ladeleistung statt einer festen Anzahl an Ladepunkten erfüllen. Es zeigt aber, wie viel Aufholbedarf in der Fläche besteht.

Auch bei der Nutzung der vorhandenen Ladepunkte zeigt sich, wie groß der Unterschied zwischen gefühltem und tatsächlichem Bedarf ist. Sie folgen demselben Wochenmuster wie das allgemeine Parken, nur ausgeprägter: dienstags 60,8 Prozent Auslastung, freitags nur noch 29,5 Prozent, am Wochenende rund 2 Prozent.¹³ Ein Grund, warum Ladepunkte trotzdem chronisch knapp wirken: Ohne digitale Steuerung bleibt ein Ladepunkt oft blockiert, obwohl der Ladevorgang längst abgeschlossen ist. Dies führt häufig dazu, dass Unternehmen in teuren baulichen Ausbau investieren, obwohl sich das Problem oft auch durch bessere Organisation der vorhandenen Ladepunkte lösen ließe.

Ladeplatzauslastung in %



Werktags Ø gesamt: 50,7 %

Jahresdurchschnitt: 36,8 %

Ladepunkte folgen demselben Wochenmuster wie normale Stellplätze.
Quelle: ParkHere, interne Nutzungsdaten 2025.

Parken & Laden gehören zusammen gedacht:

Für viele Unternehmen sind Parken und Laden zwei getrennte Themen, mit unterschiedlichen Verantwortlichen und Tools. Die Daten zeigen aber: Das kostet Effizienz. Parkplätze und Ladepunkte sind ein gemeinsames Verteilungsproblem, denn beide folgen demselben Wochenrhythmus und hängen von denselben Faktoren ab. Hinzu kommt: Ladepunkte sind immer auch ein Parkplatz-Thema, denn nur die wenigsten Stellplätze haben überhaupt einen Ladepunkt. Am Ende zeigt sich: Im Schnitt ist ausreichend Kapazität vorhanden, sie wird nur zeitweise knapp. Wer Parken und Laden effizient gemeinsam verwaltet, kann diese Lücke einfach schließen.

4. EFFIZIENZ STEIGERN DURCH MIXED-USE-KONZEPTE

Randzeiten als ungenutzte Kapazitätsreserve:

Ein Wert sticht besonders heraus: Am Wochenende liegt die reale Auslastung bei nur 3,8 Prozent, bei Ladepunkten sogar bei rund 2 Prozent. An mehr als 100 Tagen im Jahr stehen die vorhandenen Flächen damit fast vollständig leer, eine Kapazität, die niemandem nützt, solange sie brachliegt.

Das lässt sich ändern. Über sogenannte Mixed-Use-Konzepte können Unternehmen und Immobilienbetreiber ihre Flächen zeitweise für andere Zwecke öffnen, etwa für die Nachbarschaft, den örtlichen Einzelhandel oder andere Mieter, ohne zusätzliche Fläche zu bauen. Möglich wird das durch Systeme, die den Zugriff nach Zeitfenster und Nutzergruppe steuern: Die reguläre Nutzung durch die eigene Belegschaft unter der Woche bleibt unangetastet, nur die sonst ungenutzten Randzeiten werden freigegeben.

Leere Tiefgarage
nach Feierabend
und am Wochenende

Die zukunftsfähige Büroimmobilie:

Für Immobilienbetreiber und Asset Manager hat das eine strategische Dimension, die über den einzelnen Stellplatz hinausgeht. Ein durchdachtes Mobilitätskonzept mit digital gesteuertem Parken und Laden wird für Mieter und Investoren zunehmend zum Attraktivitäts- und ESG-Kriterium bei der Immobilienauswahl, die Digitalisierung von Nebenflächen wie Parkraum zum eigenständigen Wettbewerbsfaktor gegenüber weniger modernen Standorten. Wer seine Parkflächen digital und flexibel steuert, kann sie damit als eigenständigen Wertbeitrag für die Immobilie ausweisen, statt sie nur als Kostenstelle zu betrachten.

Verstärkt wird dieser Druck durch die Nachhaltigkeitsberichtspflicht CSRD. Auch im Geschäftsjahr 2027 müssen Unternehmen mit mehr als 1.000 Mitarbeitenden und mehr als 450 Millionen Euro Umsatz weiterhin berichten.¹⁴ Für diese großen Unternehmen zählt ein dokumentiertes, digital gesteuertes Mobilitätskonzept zu den Nachweisen, die in einen Nachhaltigkeitsbericht einfließen können.

5. WAS EIN GUTES SYSTEM LEISTEN MUSS

Die beschriebenen Potenziale brauchen ein System, das automatisch dafür sorgt, dass Parkplätze und Ladepunkte bedarfsgerecht verteilt werden.

Transparenz und nutzergruppenbasierte Vergabe:

Ein solches System macht zunächst sichtbar, was sonst verborgen bleibt: wie viele Plätze an welchem Tag genutzt werden, wie zuverlässig Reservierungen eingehalten werden, wie viele Ladepunkte ungenutzt blockiert sind. Diese Transparenz über Echtzeit-Daten ist die Grundlage für alles Weitere, denn ohne sie fallen Muster nicht auf.

Darauf aufbauend übernimmt das System die Vergabe je nach individueller Konfiguration automatisch und nach klaren Regeln. Wer einen Platz braucht, reserviert diesen bei Bedarf über eine App und bekommt sofort eine verbindliche Zusage. Sind keine Plätze mehr verfügbar, übernimmt eine intelligente Warteliste die Nachvermittlung automatisch, sobald ein Platz frei wird. Bei der Einfahrt wird die Buchung per Kennzeichenerkennung überprüft und die Schranke öffnet sich automatisch.

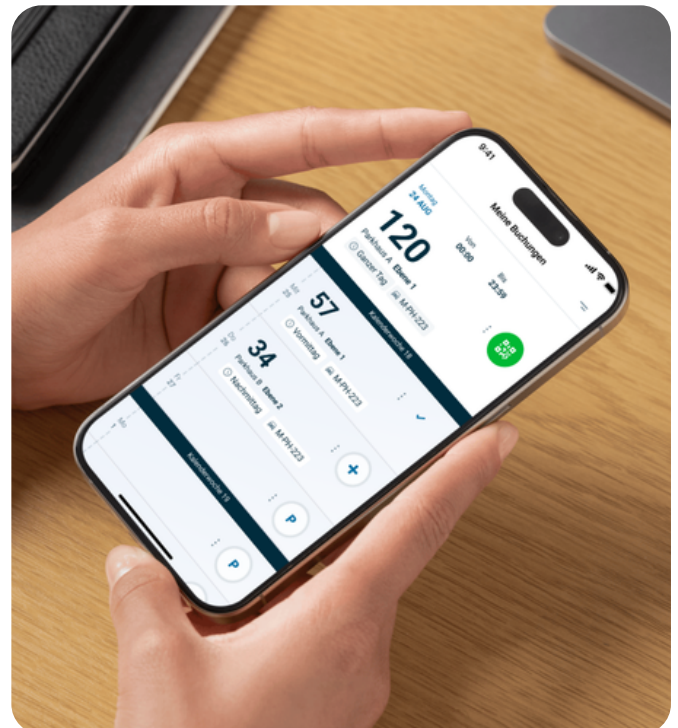
Laden clever steuern:

Beim Laden zeigt sich der Effekt einer guten Integration besonders deutlich: Unternehmen können für ihre Ladepunkte feste Zeitfenster festlegen, die sich einzeln über die App buchen lassen. In Kombination mit intelligentem Umpark- oder Umsteckmanagement, lässt sich ein Ladepunkt so bis zu drei- oder viermal am Tag nutzen, statt nur einmal für viele Stunden blockiert zu sein. Über die Tiefenintegration der Ladeinfrastruktur lassen sich Ladevorgänge zudem direkt über die App starten, beenden und nach tatsächlichem Stromverbrauch abrechnen.

Faire Vergabe, einfache Integration & IT-Sicherheit:

Damit die Vergabe fair wird, lässt sich ein gutes System zudem so konfigurieren, dass einzelne Nutzergruppen nach Bedarf priorisiert werden, etwa Dienstwagen vor Privatfahrzeugen, statt dass die Vergabe nach Zufall oder Hierarchie entsteht. Und weil kein Unternehmen bei null anfängt, sollte sich ein solches System ohne größere bauliche Eingriffe einführen lassen und über offene Schnittstellen mit vorhandener Hard- und Software verbinden, etwa der bestehenden Nutzerverwaltung, statt ein eigenes, isoliertes IT-Projekt zu werden.

Bei der Anbieterauswahl spielt zunehmend auch IT-Sicherheit eine Rolle. Das NIS2-Umsetzungsgesetz zu EU-weiten Vorgaben für Cybersicherheit verpflichtet rund 29.500 Einrichtungen in Sektoren wie Energie, Transport, Gesundheit, Finanzen und verarbeitendem Gewerbe zu strengeren Sicherheitsvorgaben.¹⁵ Der Digital Operational Resilience Act, kurz DORA, gilt unmittelbar nur für Finanzunternehmen, gibt seine Anforderungen aber über vertragliche Vorgaben an Software-Lieferanten weiter, wozu auch Anbieter von Parkraummanagement-Software zählen können.¹⁶



6. AUSBLICK: KI, BIDIREKTIONALES LADEN & NEUE REGELN

Mehrere Entwicklungen zeigen, dass Parken und Laden künftig enger mit anderen Themen verschmelzen und dass sich frühzeitiges Handeln auszahlt.

Künstliche Intelligenz:

Künstliche Intelligenz spielt im Fuhrparkmanagement eine wachsende Rolle: Ihr Einsatz stieg laut einer Branchenstudie von 3 Prozent 2024 auf 18 Prozent 2026¹⁷, bislang vor allem bei Reporting und Rechnungsbearbeitung. Eine vollständig automatisierte Vergabe, bei der ein System selbstständig entscheidet, wer wann einen Platz bekommt, ist allerdings noch Zukunftsmusik: Dafür müsste ein System zuverlässig wissen, wer tatsächlich kommt und einen Platz braucht, nicht nur, wer im Kalender eingetragen ist, und diese Datengrundlage fehlt den meisten Unternehmen noch. Der realistischere nächste Schritt bleibt deshalb ein digitales Reservierungssystem mit klaren Regeln, auf dem sich weitergehende Automatisierung aufbauen lässt, sobald die Datenqualität das zulässt.

Bidirektionales Laden:

Auch beim bidirektionalen Laden, kurz V2G, tut sich etwas: Dabei speisen Elektroautos bei Bedarf Strom zurück ins Netz. Bundestag und Bundesrat haben im November 2025 eine Reform des Energiewirtschaftsgesetzes beschlossen, die eine doppelte Netzentgeltbelastung für zurückgespeisten Strom abschafft, die Entlastung gilt seit dem 1. Januar 2026.¹⁸ Fachmedien werten das als Wendepunkt für die Wirtschaftlichkeit solcher Lösungen. Erste Flottenpilotprojekte laufen bereits 2026. Für Unternehmen mit eigener Ladeinfrastruktur eröffnet das mittelfristig eine zusätzliche Einnahme- oder Einsparmöglichkeit, vorausgesetzt, die Ladepunkte sind schon digital gesteuert.

E-Mobility – Regulatorischer Druck & Wachstum:

Auf der regulatorischen Seite deutet sich weitere Verschärfung an: Die EU-Kommission hat im Dezember 2025 einen Vorschlag für länderspezifische Quoten für emissionsfreie Fahrzeuge in Unternehmensflotten vorgelegt, für Deutschland etwa 54 Prozent bis 2030 und 95 Prozent bis 2035, eine Abstimmung im EU-Parlament wird erst für November 2026 erwartet.¹⁹

Der Hochlauf der Elektromobilität bleibt zudem in Bewegung: 2025 wurden mit 545.142²⁰ elektrischen Neuzulassungen rund 121.000 Fahrzeuge weniger zugelassen als der Branchenverband VDA erwartet hatte.²¹ 2026 hat sich das Tempo deutlich erhöht: Allein von Januar bis Juli wurden bereits 446.615 rein elektrische Fahrzeuge neu zugelassen, ein Plus von 50,2 Prozent gegenüber dem Vorjahreszeitraum.²² Das Center of Automotive Management hat seine Jahresprognose für 2026 im August entsprechend auf 825.000 bis 850.000 Fahrzeuge angehoben, das entspräche rund 28 Prozent aller Neuzulassungen.²³



446.615

E-Auto-Neuzulassungen von Jan-Jul 2026



+50,2 %

im Vergleich zum Vorjahreszeitraum



825.000 - 850.000

Jahresprognose für 2026 insgesamt

Für Unternehmen aller Branchen bedeutet das: Der Druck auf Parkraum und Ladeinfrastruktur wird nicht kleiner, sondern nimmt in den kommenden Jahren von mehreren Seiten zu. Wer die eigene Fläche schon heute digital und flexibel steuert, kann auf jede dieser Entwicklungen reagieren, ohne bei null anzufangen.

QUELLENVERZEICHNIS

Alle externen Quellen wurden am 28.08.2026 zuletzt abgerufen

¹ **Statistisches Bundesamt** (Destatis): Mikrozensus 2024, Pressemitteilung Nr. N027, 26. Mai 2025. https://www.destatis.de/DE/Presse/Pressemitteilungen/2025/05/PD25_N027_13.html.

² **ParkHere GmbH**: Interne Nutzungsdaten 2025

³ **Statistisches Bundesamt** (Destatis): Mikrozensus 2024, Pressemitteilung Nr. N027, 26. Mai 2025. https://www.destatis.de/DE/Presse/Pressemitteilungen/2025/05/PD25_N027_13.html.

⁴ **Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung (BBSR)**: Pendeln 2024. Pressemitteilung, 10. Oktober 2025. <https://www.bbsr.bund.de/BBSR/DE/presse/presseinformation/en/2025/pendeln-2024.html>.

⁵ **Indeed / University of Oxford**: Deutschland bei Wohlbefinden am Arbeitsplatz auf hintersten Plätzen. Pressemitteilung, 2. Dezember 2025. <https://de.indeed.com/news/releases/deutschland-bei-wohlbefinden-am-arbeitsplatz-auf-hintersten-pl%C3%A4tzen>.

⁶ **ADAC**: Pendeln kann ein täglicher Stressfaktor sein. Pressemitteilung, 9. Dezember 2025. <https://presse.adac.de/meldungen/adac-ev/verkehr/pendeln-kann-ein-taeglicher-stressfaktor-sein.html>.

⁷ **ParkHere GmbH**: Interne Nutzungsdaten 2025.

⁸ **ParkHere GmbH**: Interne Nutzungsdaten 2025.

⁹ **ifo Institut**: Homeoffice-Anteil bleibt stabil bei knapp 25 Prozent. Pressemitteilung, 2. März 2026. <https://www.ifo.de/pressemitteilung/2026-03-02/homeoffice-anteil-bleibt-stabil-bei-knapp-25>.

¹⁰ **WSI/Hans-Böckler-Stiftung**: Erwerbstätige mit Vorgaben für weniger Homeoffice konfrontiert. Pressemitteilung, 23. März 2026. <https://www.boeckler.de/de/pressemitteilungen-2675-erwerbstaetige-mit-vorgaben-fuer-weniger-homeoffice-konfrontiert-75531.htm>.

^{11a} **Gesetze im Internet (BMJ)**: Gebäude-Elektromobilitätsinfrastruktur-Gesetz (GEIG), Gesetzestext. <https://www.gesetze-im-internet.de/geig/BJNR035400021.html>.

^{11b} **electrive.net**: GEIG-Novelle verschärft und flexibilisiert Vorgaben für Lader an Gebäuden, 13. Mai 2026. <https://www.electrive.net/2026/05/13/geig-novelle-verschaerft-und-flexibilisiert-vorgaben-fuer-lader-an-gebaeuden/>.

^{12a} **Bundesrat**: Rückblick auf die Plenarsitzung am 10. Juli 2026 (Beschluss der GEIG-Novelle). <https://www.bundesrat.de/DE/plenum/bundesrat-kompakt/bundesrat-kompakt-node.html>.

^{12b} **electrive.net**: Ladeinfrastruktur an Gebäuden, Bundestag und Bundesrat billigen GEIG-Novelle, 13. Juli 2026. <https://www.electrive.net/2026/07/13/ladeinfrastruktur-an-gebaeuden-bundestag-und-bundesrat-billigen-geig-novelle/>.

¹³ **ParkHere GmbH**: Interne Nutzungsdaten 2025.

^{14a} **Europäische Kommission**: Commission Staff Working Document SWD(2026) 500 final zur CSRD-Vereinfachung (Omnibus-I), 3. Juli 2026. https://ec.europa.eu/finance/docs/level-2-measures/csrd-staff-working-document-2026-500_en.pdf.

^{14b} **Europäische Union**: Richtlinie (EU) 2026/470 (Omnibus-I-Änderungsrichtlinie zu CSRD/CSDDD). <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX%3A32026L0470>.

¹⁵ **Bundesamt für Sicherheit in der Informationstechnik (BSI)**: NIS-2-Umsetzungsgesetz in Kraft. Pressemitteilung, 5. Dezember 2025. https://www.bsi.bund.de/DE/Service-Navi/Presse/Pressemitteilungen/Presse2025/251205_NIS-2-Umsetzungsgesetz_in_Kraft.html.

¹⁶ **BaFin**: Digital Operational Resilience Act (DORA), Überblicksseite. https://www.bafin.de/DE/unternehmen-maerkte/aufsicht/alle-unternehmen/dora/ueberblick/ueberblick_node.html.

¹⁷ **Dataforce**: KI-Nutzung im Fuhrparkmanagement, zitiert nach firmenauto.de, 31. Juli 2026. <https://www.firmenauto.de/management/fuhrparkmanagement/fuhrparkmanagement-studie-2026-53-prozent-verwaltung-ki-nutzung-steigt/>.

¹⁸ **Bundestag/Bundesrat**: EnWG-Novelle zur Abschaffung der doppelten Netzentgeltbelastung beim bidirektionalen Laden, beschlossen November 2025, in Kraft seit 1. Januar 2026, zitiert nach iwr.de, 21. November 2025. <https://www.iwr.de/news/deutschland-erleichtert-bidirektionales-laden-was-sich-fuer-e-autos-ab-2026-aendert-news39430>.

¹⁹ **DATEV-Magazin**: Verordnungsvorschlag für saubere Unternehmensflotten (EU-Flottenquoten), 16. Dezember 2025. <https://www.datev-magazin.de/nachrichten-steuern-recht/recht/verordnungsvorschlag-fuer-saubere-unternehmensflotten-144004>.

²⁰ **Kraftfahrt-Bundesamt (KBA)**: Neuzulassungen von Personenkraftwagen im Jahresverlauf 2025 nach Marken und alternativen Antrieben. Pressemitteilung, 6. Januar 2026. https://www.kba.de/DE/Presse/Pressemitteilungen/AlternativeAntriebe/2026/pm03_2026_Antriebe_12_25_komplett.html.

²¹ **electrive.net**: VDA-Prognose für die E-Auto-Neuzulassungen 2025, 22. Januar 2025. <https://www.electrive.net/2025/01/22/vda-erwartet-e-auto-wachstum-von-75-prozent/>.

²² **Center of Automotive Management (CAM)**: Elektromobilität in Deutschland, Markt- und Absatztrends in den ersten 7 Monaten 2026. auto-institut.de, 7. August 2026. <https://auto-institut.de/automotiveinnovations/emobility/elektromobilitaet-in-deutschland-markt-und-absatztrends-in-den-ersten-7-monaten-2026/>.

²³ **Center of Automotive Management (CAM)**: Elektromobilität in Deutschland, Markt- und Absatztrends in den ersten 7 Monaten 2026. auto-institut.de, 7. August 2026. <https://auto-institut.de/automotiveinnovations/emobility/elektromobilitaet-in-deutschland-markt-und-absatztrends-in-den-ersten-7-monaten-2026/>.

ÜBER PARKHERE

ParkHere ist ein Technologieunternehmen, das sich auf Parkraum-Lösungen spezialisiert hat. Bestehend aus IoT Hard- und Software-Produkten bietet ParkHere Unternehmen, Immobilien- und Parkraumbetreibern einzigartige Lösungen für eine effiziente und nachhaltige Mobilität. Unternehmen wie Telefónica, Bayer oder Henkel vertrauen bereits auf die individuell konfigurierbare Komplettlösung und das Expertenwissen von ParkHere.

**Einfach Ankommen.
Technologie macht
Parken & Laden
unsichtbar.**



ParkHere GmbH
Gollierstraße 70, 80339 München



+49 89 125 030 301
www.park-here.eu

**PARK
HERE**