

Was vom Winter übrig bleibt

Reichweite, Wärmepumpe, Ladekosten: Warum Elektroautos im Winter mehr Strom brauchen – und welche Zahlen sich belegen lassen

Stand: 21. Oktober 2026

Im Prospekt steht eine Reichweite, die bei 23 Grad gemessen wurde – ohne Heizung. Im Januar zeigt die Anzeige eine andere Zahl. Wir haben zusammengetragen, was Messungen dazu wirklich zeigen, die Zahlen nachgerechnet und dabei einiges gefunden, was in den Tabellen nicht direkt steht. In diesem Artikel steht nur, was eine nachprüfbare Quelle hergibt. Was sich nicht belegen ließ, haben wir weggelassen.

Die Prospektzahl kennt keinen Winter

Die Normreichweite nach WLTP entsteht auf dem Prüfstand bei rund 23 °C, ohne dass geheizt wird. Das ist kein Betrug, sondern Normung: Der Zyklus soll Autos vergleichbar machen, nicht den Alltag abbilden. Ärgerlich wird es erst, wenn man die Normzahl als Reichweitenversprechen liest.

Beim Verbrenner fällt die Lücke im Winter weniger auf, weil der Motor Abwärme liefert, mit der die Kabine geheizt wird. Beim Elektroauto entsteht dagegen nach Angaben von Volkswagen nicht genug Abwärme aus den Antriebskomponenten, um den Innenraum ausreichend zu heizen. Die Heizenergie kommt deshalb aus dem Fahrakku. Hinzu kommt nach ADAC-Angaben: Auch der Akku selbst muss aufgewärmt werden, denn seine Wohlfühltemperatur liegt zwischen 20 und 40 °C.

Pro Kilometer oder pro Stunde

Das Kernproblem lässt sich in einem Satz sagen: **Fahren kostet Energie pro Kilometer, Heizen kostet Energie pro Stunde.**

Roll- und Luftwiderstand fallen für jeden gefahrenen Kilometer an. Die Heizung zieht dagegen Leistung, solange sie läuft – egal, ob das Auto rollt oder steht. Je langsamer man fährt, desto mehr Zeit entfällt auf jeden Kilometer, und desto stärker schlägt die Heizung im Verbrauch pro 100 km durch.

Für Fachleser: Zusatzverbrauch pro 100 km = Heizleistung × 100 km ÷ Geschwindigkeit. Mit dem vom ADAC gemessenen Bedarf eines VW e-up im Stand bei Frost (rund 2 kW) ergibt das bei 120 km/h etwa 1,7 kWh pro 100 km, bei 30 km/h dagegen etwa 6,7 kWh – das Vierfache. Der Messwert stammt aus dem Stand mit Sitzheizung und Standlicht; während der Fahrt kann der Bedarf anders liegen.

Im Stau läuft die Rechnung pro Kilometer ins Leere, der Akku verliert schlicht Energie über die Zeit. Der ADAC hat das gemessen: Bei –9 bis –14 °C, 22 °C Innenraum, Sitzheizung und Standlicht brauchte ein VW e-up (32,3 kWh) im Stand rund 2 kW, ein Renault Zoe (52 kWh) rund 3 kW. Hochgerechnet reicht der Akku damit für 15 bzw. 17 Stunden Stau.

Was die Messungen zeigen

Die belastbarsten Winterzahlen stammen vom europäischen Testprogramm Green NCAP, ausgewertet vom ADAC. Die Autos werden mehrere Stunden bei -7°C abgestellt und fahren dann den 23 Kilometer langen WLTP-Zyklus in 30 Minuten. Die Klimaanlage steht dabei auf 23°C . Verglichen wird mit derselben Fahrt bei $+23^{\circ}\text{C}$. Das entspricht einer kurzen Pendelstrecke nach einer kalten Nacht – dem ungünstigsten Fall.

Modell	Reichweite $+23^{\circ}\text{C}$	Reichweite -7°C	Verlust	Mehrverbrauch	Zusatzenergie je Kurzfahrt*	Innenraum nach 30 min
VW ID.5	524 km	252 km	-52 %	+107 %	4,0 kWh	$27,2^{\circ}\text{C}$
Renault Kangoo E-Tech	251 km	125 km	-50 %	+101 %	4,9 kWh	$16,9^{\circ}\text{C}$
Hyundai Ioniq 5 (58 kWh)	353 km	191 km	-46 %	+85 %	3,7 kWh	$27,6^{\circ}\text{C}$
Cupra Born (58 kWh)	336 km	195 km	-42 %	+72 %	3,1 kWh	$29,9^{\circ}\text{C}$
Tesla Model 3	414 km	241 km	-42 %	+73 %	2,8 kWh	$30,0^{\circ}\text{C}$
Audi Q4 e-tron 50	400 km	272 km	-32 %	+46 %	2,2 kWh	$26,1^{\circ}\text{C}$
Dacia Spring 45	200 km	144 km	-28 %	+39 %	1,4 kWh	$23,7^{\circ}\text{C}$
BYD Atto 3	376 km	273 km	-27 %	+38 %	1,6 kWh	$16,6^{\circ}\text{C}$

Quelle: Green NCAP 2022/2023, ausgewertet vom ADAC; Verbrauchswerte laut ADAC inklusive Ladeverluste. *Verlust und Zusatzenergie selbst berechnet: Zusatzenergie = (Verbrauch bei -7°C - Verbrauch bei $+23^{\circ}\text{C}$) $\times$ 23 km, gerundet.

Über alle 15 vom ADAC ausgewerteten Modelle liegt der Mehrverbrauch im Mittel bei 68 Prozent, der Reichweitenverlust bei 40 Prozent. Das deckt sich mit den Durchschnittswerten, die der ADAC selbst nennt (70 bzw. 40 Prozent).

Nachgerechnet 1: Die Winterreichweiten sind hochgerechnet

Multipliziert man bei jedem Modell Reichweite und Verbrauch, kommt bei $+23^{\circ}\text{C}$ und bei -7°C fast exakt dieselbe Energiemenge heraus – beim Audi Q4 etwa 82,8 und 82,7 kWh, beim Dacia Spring zweimal 32,4 kWh. Das heißt: Die Reichweiten wurden nicht bis zum leeren Akku gefahren, sondern aus dem Verbrauch der 23-km-Fahrt hochgerechnet. Der ADAC sagt das auch selbst: Die Zahlen gelten unter der Annahme, dass das Auto vor jeder Fahrt erneut auskühlt.

Für die Praxis bedeutet das: Wer nicht ständig kurze Strecken mit langen Pausen dazwischen fährt, kommt weiter als in der Tabelle.

Nachgerechnet 2: Die Faustregel für Mehrverbrauch

Weil die Reichweite aus dem Verbrauch folgt, lassen sich beide Größen direkt ineinander umrechnen. Die Regel ist simpel, wird aber oft falsch angewendet: 50 Prozent mehr Verbrauch bedeuten nicht 50 Prozent weniger Reichweite.

Mehrverbrauch	+25 %	+50 %	+70 %	+100 %
Reichweitenverlust	-20 %	-33 %	-41 %	-50 %

Rechnung: Reichweitenverlust = Mehrverbrauch $\div$ (1 + Mehrverbrauch). Erst eine Verdopplung des Verbrauchs halbiert die Reichweite.

Nachgerechnet 3: Die kalte Kabine erklärt nicht alles

Auffällig ist der BYD Atto 3: Er wirkt wie der Wintersieger, erreicht aber nach 30 Minuten nur knapp 17 °C statt der eingestellten 23 °C. Der ADAC vermutet, dass sein guter Wert auch an dieser schwachen Heizleistung liegt. Für den Atto 3 ist das plausibel – als allgemeine Regel taugt es aber nicht. Der Renault Kangoo bleibt mit 16,9 °C ebenso kalt und hat trotzdem den zweithöchsten Mehrverbrauch im Feld (+101 Prozent).

Über alle 15 Modelle gerechnet hängen Innenraumtemperatur und Mehrverbrauch kaum zusammen: Der Korrelationskoeffizient liegt bei 0,14 (1 wäre ein perfekter Zusammenhang, 0 gar keiner). Die Unterschiede zwischen den Autos stecken also vor allem in der Technik – Heizsystem, Akkutemperierung, Steuerung – und nicht nur darin, wie warm es innen wird. Eine Winterangabe ohne Innenraumtemperatur bleibt trotzdem unvollständig, weil sie Ausreißer wie den Atto 3 nicht erkennen lässt.

Ebenfalls bemerkenswert: Der kleinste Wagen im Feld, der Dacia Spring, verliert prozentual am zweitwenigsten. Die verbreitete Annahme, kleine Elektroautos litten im Winter grundsätzlich am stärksten, geben diese Messungen nicht her.

Nachgerechnet 4: Das Aufheizen ist der teure Teil

Aus den Verbrauchswerten lässt sich ablesen, wie viel Energie die Kälte pro Fahrt kostet. Auf der 23-km-Kurzstrecke sind es je nach Modell 1,4 bis 4,9 kWh zusätzlich. Verteilt auf 30 Minuten entspricht das einer zusätzlichen Leistung von 2,9 bis 9,8 kW – inklusive Ladeverluste.

Zum Vergleich: Um eine bereits warme Kabine warm zu halten, brauchten e-up und Zoe im ADAC-Stautest bei Frost nur rund 2 bzw. 3 kW. Auf den 100-km-Testfahrten bei 0 °C lag der Mehraufwand gemittelt über 90 Minuten bei 3,7 bis 5,1 kW. Die Werte stammen aus verschiedenen Tests und Temperaturen und zeigen deshalb nur die Größenordnung. Die Richtung ist aber eindeutig: **Das Aufwärmen von Kabine und Akku kostet am meisten. Wer oft kurz fährt, zahlt es oft.**

Längere Strecken und echter Winter auf der Straße

Bei 0 °C und 100 km Teststrecke maß der ADAC bei VW ID.3, Renault Zoe und Peugeot e-208 nur 21 bis 30 Prozent Mehrverbrauch. Auch Verbrenner brauchen im Winter mehr – laut Green NCAP Benziner im Mittel rund 15, Diesel rund 24 Prozent.

Im Januar 2026 ließ der ADAC 14 Familien-Elektroautos auf dem Prüfstand eine simulierte Autobahnfahrt von München nach Berlin absolvieren, bei 0 °C. Am weitesten kam der Audi A6 Avant e-tron mit 441 km bei 23,2 kWh/100 km. Keines der 14 Autos schaffte die 582 km ohne Ladestopp.

Einen Gegenpol liefert der norwegische Automobilclub NAF, der jedes Jahr Elektroautos auf echten Straßen fährt, bis sie die Geschwindigkeit nicht mehr halten können. Im Januar 2025 war es ungewöhnlich mild: von –6 °C bis zu +8 °C. Im Schnitt lagen die Autos 19,4 Prozent unter ihrer WLTP-Reichweite. Die Spanne war groß: Der Polestar 3 verfehlte die Normzahl nur um 4 Prozent, Peugeot E-3008 und Voyah Dream um rund 29 Prozent.

Kleinwagen: was belegt ist

Für die kleinen Elektroautos gibt es keine einheitliche Wintermessung. Die belegbaren Werte stammen aus verschiedenen ADAC-Quellen mit unterschiedlichen Methoden und sind deshalb nicht direkt vergleichbar. Bordcomputerwerte enthalten keine Ladeverluste.

Modell	Quelle und Methode	Sommer	Winter
Dacia Spring 45	Green NCAP, Kurzstrecke, Reichweite	200 km (+23 °C)	144 km (-7 °C)
Fiat 500e, 42 kWh (netto 37)	ADAC-Langzeittest 2023/24, Bordcomputer	15–16 kWh/100 km	20–22 kWh/100 km; Reichweite laut ADAC „unter 200 Kilometer“
VW e-up (Version nicht angegeben)	ADAC-Dauertest, Bordcomputer	12,9 kWh/100 km	16,9 kWh/100 km
Renault Zoe, 52 kWh	ADAC-Dauertest 2020–2023, 63.000 km	Mittelwert ganzjährig: 18,0 kWh/100 km laut Bordcomputer, 19,8 kWh/100 km mit Ladeverlusten	im Winter 2,6 kWh/100 km mehr als im Sommer

Quellen: ADAC Wintertest; ADAC Fiat-500e-Langzeittest; ADAC Renault-Zoe-Dauertest.

Ein Widerspruch in den ADAC-Daten: In seiner Übersicht „Elektroauto im Winter“ nennt der ADAC für einen Renault Zoe aus dem Dauertest 15,9 kWh/100 km im Sommer und 20,8 im Winter – ein Plus von 4,9 kWh oder 31 Prozent. Version, Akkugröße und Zeitraum stehen dort nicht. Der eigene Dauertestbericht zum Zoe mit 52 kWh (2020–2023) nennt dagegen nur 2,6 kWh/100 km Unterschied zwischen Sommer und Winter. Beide Angaben lassen sich keinem gemeinsamen Fahrzeug zuordnen. Wir verwenden deshalb nur den Wert aus dem ausführlichen Dauertestbericht, bei dem Fahrzeug und Zeitraum klar sind. Aus demselben Grund steht beim e-up keine Akkugröße: Die Übersicht nennt sie nicht.

Wärmepumpe: CO₂ gegen R1234yf

Eine Wärmepumpe arbeitet wie eine umgekehrte Klimaanlage. Sie holt Wärme aus der Außenluft und pumpt sie in die Kabine. Aus 1 kW Strom werden so 2 bis 3 kW Wärme – dieses Verhältnis heißt COP (Leistungszahl). Über 5 °C Außentemperatur liegt der COP nach Werkstattangaben bei 3 oder höher, bei -10 °C in der Praxis bei etwa 2. Ein elektrischer Heizer (PTC) wandelt Strom dagegen 1 zu 1 in Wärme.

Entscheidend ist das Kältemittel im Kreislauf. Zwei Varianten sind verbreitet:

Eigenschaft	R744 (CO ₂)	R1234yf
Druck auf der Hochdruckseite	bis rund 120 bar	rund 20 bar
Erreicht Umgebungsdruck bei	–	Sättigungstemperatur von etwa -29 °C
Heizen unter -10 °C	arbeitet nach Simulationsstudie weiter	laut derselben Studie Risiko von Unterdruck auf der Saugseite
Beispiel im Serienauto	VW ID.4, Wärmepumpe als Option	–

Quellen: Kfz-Meisterbetrieb Dietrich (Drücke, COP); Honeywell-Studie zu Fahrzeugwärmepumpen (Sättigungstemperatur, Dampfeinspritzung); Canteros/Polansky 2022 (Simulation bis -20 °C); Volkswagen (ID.4).

CO₂ hat bei strengem Frost die Nase vorn, R1234yf ist aber kein Totalausfall bei Kälte. Drei verbreitete Behauptungen im Abgleich mit den Quellen:

- **„R1234yf-Wärmepumpen versagen ab 0 °C vollständig.“** Nicht belegt. Eine Simulationsstudie der TU Prag sieht das Problem erst unterhalb von –10 °C: Dort droht bei R1234yf Unterdruck auf der Saugseite, nur R744 kann dann weiter heizen. Laut einer Honeywell-Studie steigert Dampfeinspritzung die Heizleistung einer R1234yf-Anlage bei –10 °C im Mittel um 44 Prozent.
- **„R744 schafft bei –15 °C einen COP über 2.“** Nicht belegt. Gefunden haben wir einen Praxis-COP von etwa 2 bei –10 °C. Für –15 °C fanden wir keine belastbare Messung.
- **„R744 arbeitet mit über 120 bar.“** Die Quelle nennt „bis 120 bar“. Fest steht: Der Druck liegt bei R744 rund sechsmal so hoch wie bei R1234yf.

Laden im Winter: was es wirklich kostet

Was 100 Kilometer kosten, hängt vom Verbrauch und vom Ladeort ab. Zuerst das Werkzeug, dann ein durchgerechnetes Beispiel.

So rechnen Sie selbst: Kosten pro 100 km = Verbrauch in kWh/100 km × Strompreis pro kWh.
Beim Laden zu Hause kommen die Ladeverluste hinzu, weil der Hauszähler vor dem Auto sitzt.
Der ADAC beziffert sie im Zoe-Dauertest auf 10 bis 20 Prozent.

Der Denkfehler beim Schnellladen: Am Gleichstrom-Schnelllader sitzt der Gleichrichter in der Säule. In Deutschland muss nach Eichrecht die abgegebene Gleichstrom-Energie gemessen werden. Für eine Übergangszeit mussten Betreiber, die noch vor der Wandlung maßen, pauschal 20 Prozent vom Messwert abziehen, damit die Wandlungsverluste nicht zulasten des Kunden gehen. Wer auf den Schnellladepreis pauschal die Ladeverluste einer Wallbox aufschlägt, rechnet also zu teuer. Ob andere Länder genauso messen, haben wir nicht geprüft.

Preisniveau in Deutschland im Herbst 2026:

Energie	Preis	Stand und Quelle
Haushaltsstrom, Durchschnitt	37,0 ct/kWh	Juli 2026, BDEW
Haushaltsstrom, günstigster Neukundentarif	30,25 ct/kWh	Oktober 2026, StromAuskunft
Schnellladen mit Vertrag	45–69 ct/kWh	2026, Anbieterübersicht
Schnellladen ohne Vertrag an der Autobahn	bis 89 ct/kWh	2026, Anbieterübersicht
Super E10	2,126 €/l	7. Oktober 2026, ADAC
Diesel	rund 11 ct/l über E10	7. Oktober 2026, ADAC

Durchgerechnet: Fiat 500e gegen Fiat 500 Hybrid

Ein fairer Vergleich braucht zwei möglichst ähnliche Autos. Den elektrischen Fiat 500 gibt es auch als Benziner mit Mildhybrid. Für den Elektro-Fiat nehmen wir den belegten Winterverbrauch aus dem ADAC-Langzeittest (20–22 kWh/100 km laut Bordcomputer). Beim Laden zu Hause rechnen wir 10 bis 20 Prozent Ladeverlust hinzu. Für den Benziner gibt es keinen gemessenen Winterverbrauch; wir nehmen den Normverbrauch von 5,0 l/100 km und alternativ den Green-NCAP-Wintermittelwert für Benziner von +15 Prozent.

Fahrzeug und Energiequelle	Rechnung	Kosten pro 100 km im Winter
Fiat 500e, Wallbox, Neukundentarif	22–26,4 kWh × 0,3025 €	6,65–7,99 €
Fiat 500e, Wallbox, Durchschnittstarif	22–26,4 kWh × 0,37 €	8,14–9,77 €
Fiat 500e, Schnelllader mit Vertrag	20–22 kWh × 0,45–0,69 €	9,00–15,18 €
Fiat 500 Hybrid, Normverbrauch	5,0 l × 2,126 €	10,63 €
Fiat 500 Hybrid, Normverbrauch + 15 %	5,75 l × 2,126 €	12,22 €
Fiat 500e, Schnelllader ohne Vertrag	20–22 kWh × 0,89 €	17,80–19,58 €

Eigene Rechnung. Grundlagen: ADAC-Langzeittest Fiat 500e; Ladeverluste aus dem ADAC-Zoe-Dauertest, auf den Fiat übertragen; Normverbrauch Fiat 500 1.0 GSE Hybrid laut ADAC-Autokatalog; Winteraufschlag Benzinler laut Green NCAP (Mittelwert, nicht für dieses Modell gemessen). Beim Schnellladen sind mögliche Verluste im Auto nicht enthalten, die Werte sind also eine Untergrenze.

Das Ergebnis ist eindeutig, solange man zu Hause lädt: Selbst zum Durchschnittstarif ist der Elektro-Fiat im Winter günstiger als der Benzinler nach Normverbrauch – und der Normverbrauch ist eher geschönt. Am Schnelllader mit Vertrag liegen beide etwa gleichauf. Wer ohne Vertrag an der Autobahn lädt, zahlt fast das Doppelte des Benzinlers.

Eine Einschränkung: Die Kraftstoffpreise waren im Herbst 2026 außergewöhnlich hoch, obwohl seit dem 1. Oktober eine befristete Energiesteuersenkung von 16,7 Cent pro Liter gilt. Bei niedrigeren Spritpreisen schrumpft der Vorsprung des Wallbox-Ladens.

Fazit: Physik ist kein Skandal, Schweigen schon

Der Winterverlust des Elektroautos ist kein Konstruktionsfehler. Wer kaum Abwärme hat, muss die Heizenergie aus dem Akku nehmen. Ärgerlich ist etwas anderes: dass Käufer davon im Prospekt nichts erfahren. Im ungünstigsten Fall – kurze Fahrten nach kalter Nacht – zeigen die Green-NCAP-Messungen 27 bis 52 Prozent weniger Reichweite. Auf echten Straßen in einem milden Winter waren es im Schnitt knapp 20 Prozent unter WLTP. Dazwischen liegt der Alltag der meisten Fahrer.

Unsere Forderungen:

1. **Eine Winterangabe im Prospekt**, gemessen bei –7 °C, mit Pflichtangabe der erreichten Innenraumtemperatur. Sonst lässt sich nicht erkennen, wer am Heizen spart.
2. **Klare Angaben zur Heiztechnik**: ob eine Wärmepumpe verbaut ist, mit welchem Kältemittel und bis zu welcher Außentemperatur sie arbeitet.
3. **Ehrliche Kennzeichnung in Tests**. Hochgerechnete und gefahrene Reichweiten, Bordcomputerwerte mit und ohne Ladeverluste, Kurz- und Langstrecke gehören nicht kommentarlos in dieselbe Tabelle. Selbst beim ADAC passen nicht alle Zahlen zusammen.

Faktencheck: verbreitete Zahlen auf dem Prüfstand

Verbreitete Behauptung	Befund
WLTP misst bei 23 °C ohne Heizung	stimmt
Q4, Atto 3, Born, Ioniq 5 verlieren im Autobahn-Wintertest 35–54 % gegenüber WLTP	Winterwerte stimmen, stammen aber aus der Green-NCAP-Kurzstrecke bei –7 °C und sind hochgerechnet; Vergleichsbasis ist die Reichweite bei +23 °C. Daraus ergeben sich 27–46 %
50 % Mehrverbrauch = 50 % weniger Reichweite	falsch: 50 % Mehrverbrauch ergeben 33 % weniger Reichweite

Verbreitete Behauptung	Befund
Kleinwagen-Reichweiten bei +35 °C mit Klimaanlage	keine Quelle gefunden
Winterreichweiten Spring 110 km, e-up 135 km, Zoe 220 km, 500e 175 km	nur der Fiat-Wert ist mit einer ADAC-Angabe vereinbar („unter 200 km“); Spring liegt unter dem Green-NCAP-Wert von 144 km; für e-up und Zoe keine passende Messung
Kleine Elektroautos leiden im Winter am stärksten	durch Green NCAP nicht gedeckt: Dacia Spring mit –28 % unter den Besten
Gute Winterwerte kommen von kalten Kabinen	nur im Einzelfall plausibel (BYD Atto 3); über alle Modelle kaum Zusammenhang (Korrelation 0,14)
Zoe-Dauertest: 15,9 / 20,8 kWh/100 km (+31 %)	widerspricht dem ADAC-Dauertestbericht zum Zoe 52 kWh (+2,6 kWh/100 km im Winter); Fahrzeug nicht zuzuordnen
R1234yf-Wärmepumpe versagt ab 0 °C	nicht belegt; Simulationsstudie sieht die Grenze unterhalb von –10 °C
R744: COP über 2 bei –15 °C	nicht belegt
Beim Schnellladen zahlt man rund 15 % Ladeverlust	nicht zutreffend, wo nach Eichrecht die abgegebene Gleichstrom-Energie gemessen wird
Stadtrechnung: 3,9 kW Antrieb + 3,7 kW Nebenverbraucher = 25,3 kWh/100 km	arithmetisch korrekt, aber keine der Eingangsgrößen ist durch eine Messung belegt

Quellen

- [ADAC: Elektroauto im Winter \(Green-NCAP-Auswertung, Realfahrten, Dauertests, Stau-Test\)](#)
- [ADAC: Renault Zoe im Dauertest](#)
- [ADAC: Fiat 500e im Langzeittest](#)
- [ADAC-Autokatalog: Fiat 500 1.0 GSE Hybrid \(10/22–08/24\)](#)
- [auto motor und sport: ADAC-Wintertest mit 14 Elektroautos, Januar 2026](#)
- [drweb: ADAC-Wintertest München–Berlin](#)
- [NAF: El Prix Winter 2025, Reichweite \(norwegisch\)](#)
- [Volkswagen: Wärmepumpe im ID.4](#)
- [Kfz-Meisterbetrieb Dietrich: Wärmepumpe vs. PTC-Heizer](#)
- [Canteros/Polansky: Heat pump for a passenger EV based on R744, Archives of Thermodynamics 2022](#)
- [Honeywell: Studie zur Wärmeversorgung von Elektrofahrzeugen \(Auszug, chinesisch\)](#)
- [Eichaufsicht Sachsen: DC-Ladesäulen im Mess- und Eichrecht](#)
- [Statistiken aktuell: Strompreise Juli 2026 \(BDEW/Verivox\)](#)
- [StromAuskunft: Strompreise Oktober 2026](#)
- [Rathausnachrichten: E-Auto laden, Kosten 2026](#)
- [ms-aktuell: ADAC-Wochenauswertung vom 07.10.2026](#)
- [ADAC Presse: Kraftstoffpreise und Energiesteuersenkung, 30.09.2026](#)