

Von Gier und Angst

Northvolt sollte die Unabhängigkeit der europäischen Autoindustrie retten. Hybris, Managementfehler und das Zögern von Volkswagen ließen den Zellhersteller abstürzen. Rekonstruktion eines tragischen Scheiterns.

Eine von Northvolts letzten Hoffnungen schwebte am 28. März in Skellefteå ein. Planespotter registrierten die Ankunft einer Privatmaschine, Typ Challenger 3500, auf der Landebahn, rund 200 Kilometer vom Polarkreis entfernt. Das Flugzeug, so sagen es öffentlich verfügbare Daten, kam aus Stuttgart. Die Bombardier gehört zum Technologiekonzern Bosch.

Am darauffolgenden Montag berichtete das Northvolt-Management im Mitarbeitermeeting über einen "sehr interessierten Kandidaten", der freitags der Batteriefabrik einen geheimen Besuch abgestattet haben soll. Die Gerüchte zogen Kreise: Sogar der "G1" sei in Schweden gewesen, **Stefan Hartung** (59), oberster Geschäftsführer des größten Automobil-zulieferers der Welt.

Bosch hat sich schon mehrfach mit dem Thema Akkus beschäftigt, das weckte in Skellefteå noch einmal Zuversicht. Vielleicht ginge es mit einem der wichtigsten und ambitioniertesten europäischen Industrieprojekte doch noch weiter. Vielleicht bliebe doch mehr übrig als ein paar Maschinen, brachliegende Baustellen und eine spielfilmreife Story.

Die ehemaligen Tesla-Manager **Peter Carlsson** (54) und **Paolo Cerruti** (55) wollten die europäische Autoindustrie vor einer asiatischen Übermacht -retten. Sie forderten 2016 mit -wenig mehr als einer Idee Riesen wie LG Chem und Samsung SDI, CATL und BYD heraus - die -geballte koreanische und chi-nesische Batteriezellenpower. Sie versprachen, den gesamten Produktionskreislauf zu beherrschen - von der Zell-chemie bis zum Recycling. Sie wollten das Auto zum Ökomobil machen. Und sie fanden mächtige Helfer. BMW-Chef **Oliver Zipse** (61) machte mit, Volkswagens damaliger Boss **Herbert Diess** (66), auch Porsche-Chef **Oliver Blume** (56) orderte Zellen. Andere mussten sich gedulden, das erste Werk war schnell ausgebucht.

Die Investoren standen Schlange. Goldman Sachs sicherte sich rund 20 Prozent der Anteile; -BlackRock war dabei, Baillie -Gifford, der dänische Pensionsfonds ATP. Ein schwedisches Start-up holte sich seine Milliarden von den Großen der Finanzwelt. Das war spektakulär.

Das Northvolt-Team gewann auch die Politik für sich. Zum Baubeginn eines geplanten Werks im schleswig-holsteinischen Heide boßelte Carlsson mit der ganz großen Koalition aus Bundeskanzler **Olaf Scholz** (66; SPD), Wirtschaftsminister **Robert Habeck** (55; Grüne) und Ministerpräsident **Daniel Günther** (51; CDU). Alle wollten Carlsson. Sich von ihm ihre Wettbewerbsfähigkeit retten lassen, mit ihm viel Geld verdienen, mit ihm Wahlen gewinnen.

Nun haben alle verloren. Seit März steckt Northvolt in der -Insolvenz, die letzte Bewertung von rund 12 Milliarden Euro ist ebenso verpufft wie gut 6 Milliarden Euro Kredit. Im ersten Werk der Schweden, "Northvolt Ett", versucht Insolvenzverwalter - **Mikael Kubu** den Betrieb aufrechtzuerhalten. Das Ende? Offen. Aber die Hoffnung schwindet von Woche zu Woche.

Wie konnte dieses Jahrhundertprojekt scheitern, das alle wollten und scheinbar nach Kräften unterstützten? Wer die ersten Risse, die großen Brüche und den schließlichen Kollaps im Fall Northvolt rekonstruiert, landet in einer Chronik des Versagens. Am Ende ließ ein Cocktail aus Gier und Arroganz, Missmanagement und mangelnder Risikobereitschaft der Autohersteller eine Firma scheitern, die fast alle für "too important to fail" hielten. Ein Lehrstück darüber, wie man es nicht machen sollte.

I. Verlust der Schutzmacht

Der erste herbe Schlag traf das Start-up im März 2021. Volkswagen-Chef Herbert Diess und Technikvorstand **Thomas Schmall** (61) luden zum "Power Day". Sechs Batteriezellenwerke wollte der deutsche Autohersteller bauen, gebündelt in der neuen Einheit PowerCo. Aus einem Joint Venture mit Northvolt dagegen stieg man aus.

Für Peter Carlsson schien das kein Problem zu sein. Volkswagen behielt Anteile an Northvolt, steuerte in einer Finanzierungsrunde sogar 620 Millionen Dollar bei und vergab zügig Aufträge in Höhe von 14 Milliarden US-Dollar. Und doch war der Rückzug fatal: Northvolt verlor damit -seine wichtigste Schutzmacht.

Begonnen hatte die Beziehung ein paar Jahre zuvor. Im Volkswagen-Konzern hatten die schwedischen Trucker von Scania und auch die Audi-Entwickler Kontakte zu Northvolt aufgenommen; also reiste Ende 2018 der frisch angetretene Einkaufsvorstand **Stefan Sommer** (62) nach Stockholm und besuchte in der Altstadt in der Gamla Brogatan ein kleines Start-up; die Ikea-Arbeitstische hatte das Team selbst zusammengebaut. Und tatsächlich: Northvolt hinterließ mit seiner Zellchemie Eindruck.

Konzernchef Diess steuerte damals voll auf Elektro um. VW hätte angesichts der hochfliegenden Pläne in wenigen Jahren mehr Akkus gebraucht, als damals weltweit produziert wurden. Wo also die Zellen hernehmen? Diess wollte in Salzgitter selbst einsteigen, die Arbeit an einer Pilotlinie zur Zellproduktion lief an. Nur würde es im großen Stil allein schwierig.

Als man mit dem Gedanken spielte, mit dem koreanischen Unternehmen SK Innovation zu kooperieren, drohte LG Energy Solution, die Lieferung zu stoppen. "Das waren plötzlich keine klassischen Zulieferer mehr, die man in den Schwitzkasten nehmen konnte", erzählt ein Beteiligter. VW war abhängig.

Warum also nicht auf den Newcomer aus Schweden setzen, mit einem Joint Venture für Salzgitter? Für Diess wäre es ein Showcase für Transformation, für Carlsson ein Ritterschlag.

Volkswagen gab schließlich eine knappe Milliarde Euro an Northvolt, dafür bekam der Konzern 20 Prozent am Unternehmen und einen Sitz im Aufsichtsrat. Ein Teil des Kapitals floss ins Joint Venture. Alles sah nach einer stabilen Partnerschaft aus.

Doch in Wolfsburg kamen schnell Zweifel auf. Bedenken im Betriebsrat wurden noch geglättet; auch die Beschäftigten des Joint Ventures würden VW-Gehalt bekommen. Aber als der zuständige Thomas Schmall nach Stockholm flog, fehlte es ihm bei der Northvolt-Truppe an Industrielkompetenz. Diese Leute sollten gleichzeitig zwei gigantische Werke hochziehen? Skellefteå bis 2023 reif für die Serienproduktion machen und Salzgitter bis 2025? "Wir haben Angst bekommen, Northvolt könnte beides versenken", sagt ein VW-Mann.

Volkswagen stieg aus. Die ideale Symbiose aus Wissen über die Massenproduktion und Zellchemie war zerstört. "Mit Volkswagen war das komplette Industrialisierungs-Know-how weg", analysiert ein anderer Manager von damals, "und es fehlte die Einkaufsmacht eines Großkonzerns für die Maschinen."

Volkswagen hatte jetzt die eigene PowerCo. Eine wachsende Gruppe an der Konzernspitze sah Peter Carlsson von nun an als Chef eines Lieferanten - und Northvolt nur noch als Passage im Beteiligungsbericht.

II. Management auf Speed

Die mangelnde Projektkompetenz, die VW abschreckte, wurde Realität. Northvolt-CEO Carlsson und sein Führungsteam, ausgestattet mit Milliarden Investorengeld, verzettelten sich. Wenn Carlsson in der Zentrale zum "All Hands" rief, referierte er gern, was alles angeschoben wurde. Eine Kernbotschaft immer wieder: Das Team müsse das "Northvolt-Tempo" aufrechterhalten. Speed, Speed, Speed, auf allen Ebenen, in allen Projekten.

2020, da lief das Joint Venture mit Volkswagen noch, arbeiteten 700 Leute für Northvolt. Ein Jahr später waren es knapp 3000, 2024 dann über 6500. Ähnlich rasant wuchsen Carlssons Ankündigungen. 2019 wollte er bis 2040 Zellfabriken mit einer Kapazität von 120 Gigawattstunden errichten. Fünf Jahre später waren daraus 230 Gigawattstunden geworden - und das schon 2030.

"Ich hätte bei der Expansion früher die Handbremse ziehen müssen, um sicherzustellen, dass die Hauptmaschine sich im Zeitplan bewegt", sagte Carlsson im schwedischen Fernsehen. Aber da war Northvolt schon pleite.

Fernseher liefen auch während der "All Hands"-Veranstaltungen - meist ein Livestream aus Skellefteå, der die Bauarbeiten an "Northvolt Ett" zeigte. Carlsson nummerierte seine Werke ähnlich wie **Elon Musk** (53) bei Tesla. 2022 kündigte er "Northvolt Drei" in Heide an, "Northvolt Six" sollte in Kanada entstehen. Dazu kamen über die Jahre ein Joint Venture mit Volvo Cars in Göteborg, die Übernahme eines Forschungszentrums im Silicon Valley, die Beteiligung an einer Lithium-Raffinerie in Portugal - während man in Skellefteå weiterhin nur Zellmuster produzierte. "Das Management hatte komplett den Fokus verloren", sagt ein Beteiligter.

Northvolt wollte alles beherrschen: die Rohstoffmine, das Recycling, die Produktion des Kathodenmaterials, mit dem sich sogar der Chemieriese BASF schwertut. Ähnlich groß geht auch Branchenvorbild CATL die Sache an. Nur haben die weltweit mehr als 100.000 Beschäftigte und die chinesische Regierung hinter sich.

Carlsson verlor wichtige Köpfe. Da war der Produktionschef **Landon Mossburg**, den Carlsson und Cerruti von Tesla mitgebracht hatten. Als es richtig losging, war er weg. Oder der Weise aus Japan, **Yasuo Anno**, genannt "Anno-san", in der Szene galt er als ein Mr. Lithium-Ionen. Carlsson hatte ihn von Sony losgeeeist. Aber, registrierten die Beobachter, irgendwann tauchte er nicht mehr auf. Selbst der für Technologie und Betrieb zuständige Cerruti wurde für viele unsichtbar, er kümmerte sich um Kanada.

Die Besten konnte Carlsson kaum ersetzen. Skellefteå ist eine Kleinstadt im Norden Schwedens. Mehrere Wasserkraftwerke produzieren dort grünen Strom, auch Windkraft gibt es in Mengen. Ein idealer Standort, um mit regenerativen Energien saubere Batteriezellen zu produzieren. Nur nicht, um Toppersonal anzulocken. Im Dezember bleibt es bis auf vier Stunden dunkel, im Januar pendeln die Temperaturen zwischen extrem kalt und eiskalt. Notgedrungen gab Carlsson gerade jungen Leuten viel Verantwortung. "Manchmal habe ich mich wie ein Herbergsvater gefühlt", sagt ein Topmanager. Und ein Dienstleister aus Deutschland klagt: "Wir hatten jedes Mal neue Ansprechpartner - so fingen wir immer wieder von vorn an."

III. Die Traumfabrik

"Ihr seid auf der Todesspirale." Im Januar 2024 soll ein technischer Prüfer das Northvolt-Team vor einem Realitätsverlust

gewarnt haben. "Ihr könnt froh sein, dass ihr so geduldige Kunden habt. Wenn ihr euch nicht zusammenreißt, seid ihr in sechs Monaten weg." Carlssons Northvolt-Speed? Sahen der Prüfer und seine Gruppe nicht.

Beim anschließenden Meeting mit Investoren und Management sei die Stimmung angespannt -gewesen, erinnert sich ein Teilnehmer. Einige kritisierten, man dürfe die Motivation nicht killen. Andere, auch von Northvolt, reagierten fast erleichtert. Endlich sprach es einer aus.

Noch etwas kam an diesem Tag heraus. "Wie gut, dass genug Geld da ist", habe der Prüfer beruhigend bemerkt. Einer aus Carlssons engstem Kreis habe einer kleinen Runde diese Gewissheit anschließend genommen: Keineswegs sei das so.

Die Investitionen fraßen die Milliarden auf: In die Kathodenfabrik in Borlänge flossen Insidern zufolge rund 3 Milliarden Euro, die Recyclinganlage in Revolt kostete gut eine Milliarde, die Laboranlage in Västerås mehr als eine halbe Milliarde. Heute steht das meiste davon leer.

Anfang 2024 verwirrten manche Maschinen in den Werks-hallen noch mit chinesischen Schriftzeichen auf den Displays. Mal lief eine Linie in der Produktion kurz, mal stand sie wieder für zwei Stunden. "Die dachten immer noch, das geht gut", sagt ein Beteiligter von damals.

Was sollte schon passieren? Die großen Autohersteller, davon waren Carlsson und auch seine Geldgeber überzeugt, waren auf Northvolt angewiesen. Scania und Porsche hatten keine Ausfalloption. BMW hatte einen gewaltigen Auftrag platziert. Die Politik stand ebenfalls an Northvolts Seite. Als Carlsson einmal eine deutsche Politikerin durch -Skellefteå führte, sagte die zu ihm: "Diese Fabrik ist so wichtig für Deutschland; falls Sie jemals in gefährliche Schwierigkeiten kommen: Sie können uns anrufen, Herr Carlsson."

Too important to fail. Dieser Eindruck hatte sich verfestigt, Kritik prallte ab.

Management und Investoren schauten lieber auf den Börsengang, Carlsson hatte den IPO in Interviews mehrfach in Aussicht gestellt. Goldman war bei einer Bewertung zwischen einer und 2 Milliarden Euro eingestiegen, bei einem erhofften Börsengang mit 30 Milliarden wäre man groß im Geld gewesen.

Große Pläne, Ankündigungen und Projekte erleichterten neue Finanzierungsrunden. Und den Zugang zu neuem Fördergeld. Von den 5 Milliarden US-Dollar, die Cerruti in Kanada verbauen wollte, wären je eine Milliarde vom Staat und von der Provinz Québec gekommen. Für das Werk in Heide sagten der Bund und das Land Schleswig-Holstein 700 Millionen Euro zu, und von der Förderbank KfW kam außerdem eine Wandelanleihe über 600 Millionen Euro, die jeweils zur Hälfte von Bund und Land abgesichert war.

Irgendwann driftete Carlsson ins Surreale. Um die Region Heide für künftige Topleute aufzuwerten, schlug er Ministerpräsident Daniel Günther für die Nordseeküste eine "Art Biarritz" vor. Doch da war Biarritz schon genauso weit von der Realität entfernt wie die Privatflieger der Banker. Northvolt kämpfte in Wahrheit ums Überleben.

IV. Böses Erwachen mit BMW

Zum zentralen Bruch in der Northvolt-Story kam es im Juni 2024. BMW zog seinen Groß-auftrag für Skellefteå zurück, wie das manager magazin enthüllte. Einen weiteren für Heide hatten die BMW-Leute ohnehin nie final unterschrieben. Es war eine Notbremse, die spätestens jetzt klarmachte: Northvolt wankt.

Eigentlich sollte das Start-up Zellen für Limousinen wie den i4 und das SUV iX liefern, es ging um rund 2 Milliarden Euro. Doch BMW erlebte ab Ende 2021 eine Terminverschiebung nach der anderen: Zunächst schob Carlsson das Ziel um ein Jahr nach hinten, auf Februar 2025; dann schaffte Northvolt es nicht, die für 2022 zugesagten B3-Muster zu liefern, die die Serienreife -belegen sollten. Qualität, Menge, Lieferzeiten: nichts -passte. BMW-Chef Oliver Zipse setzte eine Taskforce ein.

Die Autobauer kennen solche Probleme von anderen Zellherstellern. "Dass die Qualität zunächst nicht in Ordnung war, hat Entwicklung und Einkauf lange nicht besonders beunruhigt", sagt ein Audi-Mann. So hatten sie es auch bei LG Energy Solution erlebt. Dort rückten ebenfalls Spezialteams aus; irgendwann lief die Produktion zuverlässig.

Auf dem Northvolt-Campus in Skellefteå bezogen zeitweise Teams von BMW, Volkswagen und Scania gleichzeitig feste Räume. Nur, erzählt einer, der dabei war: "Die Zusammenarbeit kam nicht richtig in Schwung. Northvolt stand auf dem Punkt: ,Die sollen uns vertrauen, wir bekommen das schon hin'."

In der Zellfertigung fehlte es an Prozessen, wie sie in der Autoindustrie üblich sind. "Das wurde bei Northvolt als überholt angesehen", erzählt einer, der damals helfen sollte. Immer fehlte die Zeit, immer wieder wollte man Probleme später fixen.

Im November 2023 fielen die Northvolt-Batterien bei einem weiteren BMW-Test durch. Sechs von sechs Zielwerten (KPIs) wurden gerissen. Es reichte weder bei Haltbarkeit, Sicherheit noch Reichweite. Im Februar 2024 -verschob Northvolt den Serienanlauf der BMW-Zellen erneut, jetzt auf März 2026. Dann zog Zipse die Reißleine.

Für BMW war der Northvolt-Ausfall finanziell sogar lukrativ. Der Verkauf der Elektroautos lief wie in der gesamten Branche nicht so gut wie erwartet; die erforderliche Menge Zellen konnten auch andere liefern - und das sogar billiger. Bei den Großen weniger zu ordern, hätte für BMW Sonderzahlungen bedeutet. Der Ausstieg bei Northvolt dagegen kostete nichts. Juristisch

reichten die Verspätungen offenbar als Ausstiegsgrund.

BMW gilt in der Szene als Unternehmen, das sehr langfristig plant; auch deshalb hatte sich der Konzern früh bei Northvolt beteiligt. Als es aber Langmut gebraucht hätte, zog Zipse zurück.

V. Todesstoß aus Wolfsburg

Für Peter Carlsson bedeutete das nicht das Ende. Erst im Januar 2024 hatte er sich 4,5 Milliarden Euro gesichert, ein neuer Kredit. Jetzt brauchte er wieder mehr als 2 Milliarden; unter anderem, weil Wandelanleihen fällig wurden. Volkswagen, so der Plan, würde gut eine Milliarde Euro beisteuern, die anderen Eigner den Rest. Die Finanzinvestoren signalisierten Geduld: Wenn die Deutschen dabei wären, machten sie mit.

Erste Warnzeichen gab es, als die VW-Verhandler Anwälte mitbrachten. "Die passten auf, dass jedes möglicherweise juristisch verwertbare Commitment vermieden wurde", erinnert sich ein Teilnehmer. Aber warum sollte Volkswagen aussteigen? Nicht nur das investierte Kapital stand im Feuer. Der Autobauer benötigte die Zellen. Niemand hatte so große Aufträge platziert; ohne die Northvolt-Zellen drohte die Verschiebung neuer Elektromodelle. Allein bei Porsche ging es um nicht verkaufte Autos im Wert von 4 Milliarden Euro. Vorsichtig geschätzt.

Noch Anfang Juni signalisierte Konzernchef Blume in einem Meeting in Wolfsburg, was er erwartete: "Northvolt ist systemrelevant", zitieren ihn Begleiter. "Die müssen es schaffen. Sonst wird Europa bei der Batteriezelle komplett abhängig von China." Alle mussten sich jetzt auf Skellefteå konzentrieren: "Wenn das erste Werk steht und läuft, ist das eine Blaupause."

Blume setzt sich meistens durch im Konzern. Doch die Northvolt-Investoren warteten vergeblich auf das Go aus Wolfsburg. Im Sommer wuchs das Misstrauen. Volkswagen ließ Northvolt noch einmal von Beratern überprüfen; die PwC-Tochter Strategy& und McKinsey waren dabei.

Northvolt geriet in einen typischen Volkswagen-Machtkampf. Die einen, vor allem im Finanzbereich, wollten am liebsten ganz raus aus der Zellfertigung. Zu viel Risiko, die Chinesen und Koreaner könnten es doch eh besser. Die Zellfraktion aus der PowerCo suchte eine Lösung, die Northvolt zu einem erträglichen Preis lebendig hielt. Jeder gescheiterte Zellhersteller würde die eigene Position im Konzern gefährden. Die Tochter Porsche brachte gar ins Spiel, die Volkswagen-Milliarde bei der Finanzierungsrunde und vielleicht den kompletten Anteil der Wolfsburger zu übernehmen. Im Gegenzug würde Northvolt die eigene, hochproblematrische Batteriesparte Cellforce übernehmen.

Entscheidend war am Ende wohl etwas anderes: Alle hatten Angst. Im anstehenden Arbeitskampf bei VW wollte sich niemand von den Arbeitnehmern vorwerfen lassen, zusätzliche Milliarden in ein malades Unternehmen zu investieren, wenn gleichzeitig Zehntausende Stellen gestrichen werden sollten.

In der Endphase habe es noch einmal einen Zwei-Tages-Volllasttest bei Northvolt gegeben, berichtet einer, der das Projekt in Wolfsburg lange gestützt hat. Die Anlagen sollten zwei Tage lang herausholen, was geht. Verfügbarkeit, Takt, Ausschussquote: "Das Ergebnis war noch weit weg von der erforderlichen Qualität."

Klar war: Die Schweden würden ihre Anlagen in den Griff bekommen. Aber niemand wusste, wie lange es noch dauern würde.

Am Ende trauten sich die -zentralen Personen nicht. Im -August 2024 habe Volkswagen die Finanzierungsrunde platzen lassen, sagen Beteiligte. Am 21. -November 2024 ging Northvolt ins Chapter 11. Gründer und CEO Peter Carlsson trat zurück. Northvolt sei "wie ein Baby für mich" gewesen, erklärte er.

Im März 2025 folgte die In-solvenz in Schweden. Die Gläubiger haben bislang Forderungen in Höhe von mehr als 5 Milliarden Euro geltend gemacht.

VI. Albtraum Resterampe

Mindestens bis Ende Mai läuft die Produktion in Skellefteå noch. "Zwei oder drei Interessenten" gebe es, sagte Insolvenzverwalter Mikael Kubu jüngst. Sie wollten große Teile von Northvolt übernehmen, ein Angebot gebe es aber noch nicht.

Die ernstesten Interessenten kämen aus Deutschland, sagt ein Insider. "Alle waren da", bestätigt ein Northvolt-Berater. Mercedes-Chef **Ola Källenius** (55) schickte seine Leute durch die Hallen, man suche eine "gesamtheitliche Lösung", heißt es. Ob aus der Bosch-Hoffnung noch etwas wird? Man wolle keinesfalls wieder Batteriezellen bauen, lässt der Konzern wissen. Zu Stefan Hartungs möglicher Rolle sagen sie nichts.

Auch für Heide ist die Hoffnung dünn. Die Northvolt Drei Project GmbH ist nicht insolvent; es gibt noch einen Eigenkapitalstock. "Wir denken, dass Heide ein -attraktiver Case ist", heißt es im Berliner Wirtschaftsministerium. "Das reflektiert sich in unseren aktuellen Gesprächen." Der Wert eines solchen Grundstücks mit genehmigtem Indus-trieprojekt lockt auch andere an.

Das Tragische: Die Linie für die Scania-Zellen läuft in Skellefteå inzwischen. Volumen, Ausschuss, das passe, sagt ein Insider. Selbst alte Aufträge sind noch da. "Nein, die sind nicht storniert", sagt ein Audi-Manager. "Wenn Northvolt das schafft: Wir

nehmen die Zellen gern."

Aber, sagt der Northvolt-Mann, er spüre die Angst der potenziellen Interessenten, "dass sie sich blamieren und als Schuldige hingestellt werden, wenn es nicht klappt." Am Ende, das wäre typisch für die Northvolt-Geschichte, würden die Topleute aus der Autoindustrie zurückziehen. Und das Jahrhundertprojekt damit endgültig begraben.

1 Margret Hucko/Michael Freitag "Manchmal habe ich mich wie ein Herbergsvater gefühlt."

Ein Northvolt-Topmanager über die junge Führungsriege

Visionär: Der Manager Peter Carlsson gründete zusammen mit seinem Tesla-Kollegen Paolo Cerruti 2016 Northvolt; Ohne Bremse: Northvolt-Gründer Peter Carlsson; Der Riss: Vorstand Thomas Schmall und Ex-Volkswagen-Chef Herbert Diess feiern 2022 den Start ihrer Zellfabrik in Salzgitter mit Kanzler Olaf Scholz und Landesvater Stephan Weil (v. l.) - Northvolt ist nicht mehr dabei; Lange positiv: Volkswagen-Chef Oliver Blume; Lange positiv: Volkswagen-Chef Oliver Blume; Geduld verloren: BMW-Chef Oliver Zipse; Ausgebaggert: Bei Heide in Schleswig-Holstein sollte das dritte Northvolt-Werk entstehen; Ausgebaggert: Bei Heide in Schleswig-Holstein sollte das dritte Northvolt-Werk entstehen; Geduld verloren: BMW-Chef Oliver Zipse; Der Riss: Vorstand Thomas Schmall und Ex-Volkswagen-Chef Herbert Diess feiern 2022 den Start ihrer Zellfabrik in Salzgitter mit Kanzler Olaf Scholz und Landesvater Stephan Weil (v. l.) - Northvolt ist nicht mehr dabei; Ohne Bremse: Northvolt-Gründer Peter Carlsson; Visionär: Der Manager Peter Carlsson gründete zusammen mit seinem Tesla-Kollegen Paolo Cerruti 2016 Northvolt; Lange positiv: Volkswagen-Chef Oliver Blume

Margret Hucko



China

LG Energy 10,8
Solution
Südkorea

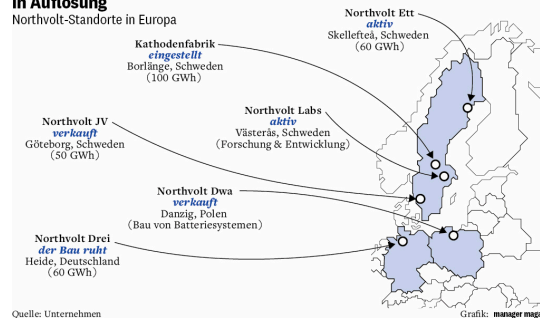
CALB 4,4
China

SK on 4,4
Südkorea

Quelle: SNE Research
Grafik: **manager magazin**

In Auflösung

Northvolt-Standorte in Europa

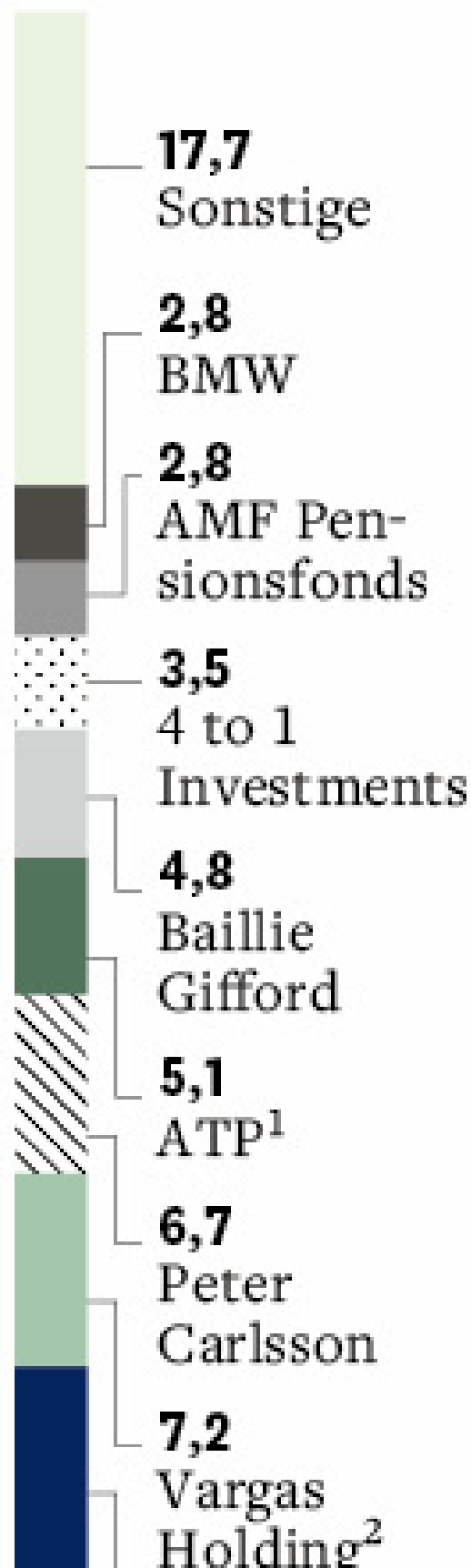


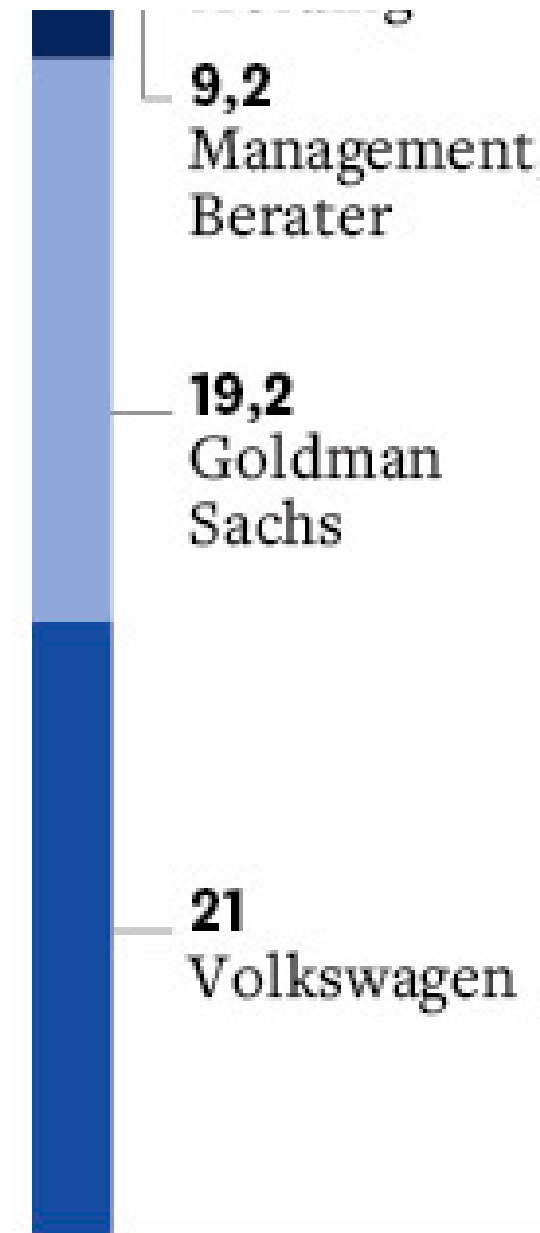
Quelle: Unternehmen

Grafik: **manager magazin**

Northvolts Investoren

Anteile, in Prozent





1| Dänischer
Pensionsfonds;

2| Carl-Erik
Lagercrantz.

Quelle: Unternehmen

Grafik: **manager magazin**

Bildunterschrift: Visionär: Der Manager Peter Carlsson gründete zusammen mit seinem Tesla-Kollegen Paolo Cerruti 2016 Northvolt; Ohne Bremse: Northvolt-Gründer Peter Carlsson; Der Riss: Vorstand Thomas Schmall und Ex-Volkswagen-Chef Herbert Diess feiern 2022 den Start ihrer Zellfabrik in Salzgitter mit Kanzler Olaf Scholz und Landesvater Stephan Weil (v. l.) - Northvolt ist nicht mehr dabei; Lange positiv: Volkswagen-Chef Oliver Blume; Lange positiv: Volkswagen-Chef Oliver Blume; Geduld verloren: BMW-Chef Oliver Zipse; Ausgebaggert: Bei Heide in Schleswig-Holstein sollte das dritte Northvolt-Werk entstehen; Ausgebaggert: Bei Heide in Schleswig-Holstein sollte das dritte Northvolt-Werk entstehen; Geduld verloren: BMW-Chef Oliver Zipse; Der Riss: Vorstand Thomas Schmall und Ex-Volkswagen-Chef Herbert Diess feiern 2022

den Start ihrer Zellfabrik in Salzgitter mit Kanzler Olaf Scholz und Landesvater Stephan Weil (v. l.) - Northvolt ist nicht mehr dabei; Ohne Bremse: Northvolt-Gründer Peter Carlsson; Visionär: Der Manager Peter Carlsson gründete zusammen mit seinem Tesla-Kollegen Paolo Cerruti 2016 Northvolt; Lange positiv: Volkswagen-Chef Oliver Blume

Quelle:	manager magazin, 6/2025, Seite 50-56
ISSN:	0341-4418
Ressort:	Mobility
Dokumentnummer:	PMG4SPIEGEL-Heftimp_fb852c1a51c73f06a9e2b42c581d603a08d3579e

Dauerhafte Adresse des Dokuments:

https://www.wiso-net.de/document/MM__aa9c029d65c5d05a06d803b386b7d0d742522799

Alle Rechte vorbehalten: (c) manager magazin Verlagsgesellschaft mbH

 © GBI-Genios Deutsche Wirtschaftsdatenbank GmbH