

**Quelle** Capital vom 01.06.2010  
**Seite** 136-142  
**Nummer** 6  
**Rubrik** Unternehmen  
**Web-Link** [www.capital.de/kmw](http://www.capital.de/kmw)  
**Autor** Lukas Heiny \ Gerhard Hegmann



## Der Panzer-Clan

Krauss-Maffei Wegmann. Die Familie Bode aus Kassel kontrolliert den drittgrößten Panzerbauer der Welt. Noch geheimer als ihr Geschäft ist nur die Sippe selbst. Nun muss sie eine Entscheidung treffen, von der die Zukunft der gesamten deutschen Rüstungsindustrie abhängt

Die Villa steht in einer Sackgasse, unweit des Schlossparks in Kassel. Hohe Bäume schirmen das Anwesen im noblen Stadtteil Wilhelmshöhe von der Außenwelt ab, seine Bewohner sind unsichtbar wie ein Spähtrupp im Wald. Hier wohnt er also.

Der mächtigste Mann der deutschen Rüstungsindustrie.

Der Mann, den keiner kennt. Manfred Bode, das Phantom.

Bode führt mit seiner Familie ein Leben unter permanenter Tarnung. Er meidet öffentliche Auftritte, wagt sich nur bei perfekter Deckung hinaus. Er hat noch nie ein längeres Interview gegeben, die wenigen Zitate, die es von ihm gibt, sind Jahre alt. Das einzige öffentlich zugängliche Foto zeigt ihn bei der Verleihung des Bayerischen Verdienstordens: einen schwächlichen, feingliedrigen Mann mit randloser Brille und dunklen Haaren. Sein Anwalt bezeichnet die Existenz dieses Bildes als "Betriebsunfall".

Manfred Bode betreibt delikate Geschäfte:

Er verkauft Panzer - und kein Waffenhändler redet gern. Es ist ein verschwiegenes Gewerbe, jede Verhandlung eine halbe Staatsaffäre.

Doch Bode, Industriellensohn in dritter Generation, ist mehr als nur ein Rüstungsmanager.

Er ist der Oberbefehlshaber von Krauss-Maffei Wegmann (KMW), einem der größten Panzerhersteller der Welt. Und das Haupt einer der verschwiegensten Unternehmerdynastien, die es in Deutschland gibt. Ein Schattenmann, ein Strippenzieher, vernetzt bis in höchste politische Kreise. Über ein Jahrhundert hat sein Clan in aller Stille Macht und Reichtum angehäuft.

Aus einer Waggonfabrik in Kassel formten die Bodes den hochprofitablen Rüstungskonzern KMW, bewundert und

gefürchtet für die besten und effektivsten Panzer.

Präzisionswaffen made in Germany, nur der US-Gigant General Dynamics und BAE Systems aus Großbritannien verkaufen noch mehr Kampfmaschinen.

Nun steht der Panzer-Clan vor seinem vielleicht schwierigsten Manöver.

Die Ära des Patriarchen geht zu Ende. Manfred Bode, inzwischen 69, wird das Kommando über das Unternehmen voraussichtlich an seine beiden Söhne abgeben.

Sie müssen das Erbe der Dynastie in die moderne Zeit retten. Eine Zeit, in der Kriege global und dezentral zugleich geführt werden und die Fronten zwischen Freund und Feind verschwimmen. Die Entscheidungen der neuen Generation können das Gefüge des Konzerns verändern - und die Kräfteverhältnisse in Europas Rüstungsbranche verschieben.

Das Ende des Leopard Frank Haun hält nichts davon, das Unternehmen neu zu erfinden. Gar nichts, egal was da draußen los ist. Im dunklen Zweireiher steht er in der Konzernzentrale, einem grauen Betonblock am nordwestlichen Rand von München, "Zukunft braucht Herkunft" lautet sein Motto.

Haun ist das offizielle Gesicht von Krauss-Maffei Wegmann, Vorsitzender der Geschäftsführung steht auf seiner Visitenkarte.

Sein Auftrag lautet, das Erbe der Bodes zu verteidigen. Und obwohl die Panzerschmiede zuletzt 107 Millionen Euro pro Jahr verdiente, wird klar, dass es eher darum geht, langfristig die Existenz zu sichern, als um ökonomische Eroberungsfantasien.

"Wir führen unsere Geschäfte solide", sagt Haun. "Und zwar so, dass wir auch ein Morgen haben." Von unten dröhnt das Gewummer der Panzermotoren bis

in den vierten Stock.

Auf der hauseigenen Teststrecke donnern die Mechaniker gerade mit einem Leopard 2 umher, dem ganzen Stolz der deutschen Rüstungsindustrie. Der Leo hat den Erfolg von KMW begründet, noch immer hängt die Hälfte des Umsatzes von 1,2 Milliarden Euro von dem 60-Tonnen- Ungetüm ab. Doch seine Zeit ist vorbei.

Für Einsätze wie in Afghanistan ist der Leo zu schwer und zu unflexibel. Militärische Konflikte wie der Kampf gegen die Taliban erfordern heute kleinere, wendigere Fahrzeuge, die jederzeit per Flugzeug an jeden Ort dieser Welt gebracht werden können.

Künftig muss sich KMW auf Panzerwagen wie den Boxer, den Puma und den Dingo verlassen, ein gewaltiger Umbruch.

"Wir fühlen uns nicht getrieben, irgendwelche Sprünge zu machen", bremsst Haun allzu forsche Fragen aus.

"Man denkt sehr langfristig, sehr nachhaltig.

Man legt Wert darauf, dass Vermögen erhalten bleibt." "Man", das ist die Bode-Familie, die aus dem Hintergrund jede von Hauns Entscheidungen mitsteuert. "Man hat die Hand drauf, man könnte eingreifen, was man aber nicht tut, weil die Ergebnisse gut sind. Das Geld ist gut investiert - da beneide ich die Familie." Rüstungsgeschäfte sind seit ewigen Zeiten lukrativ, und mit einer Marge von 7,5 Prozent verdient KMW 2008 sogar noch deutlich besser als die Konkurrenz.

In den Jahren 2007 und 2008 hat das Unternehmen mehr als 100 Millionen Euro Gewinn erzielt, eine Dividende ist im Handelsregister zuletzt für 2007 ausgewiesen: Rund 81 Millionen Euro flossen an die Gesellschafter. Die Bodes und auch die anderen Eignerfamilien

sind durch die Panzer reich geworden. Unglaublich reich.

Kriegsgewinnler Der Aufstieg der Waffendynastie beginnt 1912. Damals übernimmt August Bode, der Großvater des heutigen Clan-Chefs, die Kasseler Waggonfabrik Wegmann & Co., in der er Jahre zuvor eine Lehre gemacht hat. Im Ersten Weltkrieg entwickelt die Firma den deutschen Großkampfwagen Kolossal mit, in der Nazi-Zeit steigt sie zu einem der führenden Panzerhersteller auf, auch durch den Zugriff auf Hunderte Zwangsarbeiter.

Nach dem Krieg stufen die Westmächte die Bodes unter anderem wegen ihres vergleichsweise späten Eintritts in die NSDAP als Mitläufer ein; der Aufstieg kann weitergehen. Zunächst verdingen sich die Familienmitglieder wieder als Waggon- und Zugfabrikanten, Ende der 50er-Jahre beginnt der Aufstieg zum Haus- und Hoflieferanten der Bundeswehr - als Experten vor allem für Panzertürme.

Als August Bode 1960 stirbt, hinterlässt er die Firma seinen Söhnen Fritz und Engelhard, die sie 1979 an die dritte Generation weitergeben: Manfred und Wolfgang Bode, die Söhne von Fritz. 1999 gelingt Manfred, dem strategischen Kopf, der größte Coup der Unternehmensgeschichte:

Er fusioniert Wegmann & Co. mit der Rüstungssparte von Krauss-Maffei - und sichert der Sippe die Kontrolle über den neuen Konzern.

Krauss-Maffei, einst Teil des Flick-Imperiums, gehört zu dieser Zeit zum Mannesmann-Konzern, dessen Industriegeschäft im Jahr 2000 an Siemens übergeht. Seither halten die Münchner mit kaum verhohlenen Desinteresse 49 Prozent der KMW-Anteile. Die Mehrheit - und damit das Sagen - haben die früheren Wegmann-Eigner. Und nur einer hat die Befehlsgewalt: Manfred Bode.

Die übrigen Mitgesellschafter neben den Bodes sind Nachfahren der ursprünglichen Firmengründer von Wegmann & Co.: die Familien von Braunbehrens, von Maydell und Sethe. Die insgesamt 26 stillen Teilhaber der Familienholding sind ein bunter Haufen, der in geschäftlichen Dingen nichts zu melden hat, aber seit einem Jahrhundert üppige Dividenden aus den Panzerverkäufen einstreicht.

Unter den Kommanditisten tummeln sich Schauspieler, Ärzte, Philologen, Anwälte, Lehrer, Landwirte und Psychologen.

Einer von ihnen hat eine bedeutende Mozart-Biografie geschrieben, ein anderer, Burkhard Braunbehrens, war einer der führenden Köpfe der 68er-Bewegung in Heidelberg. Einst protestierte er gegen den Vietnamkrieg, heute ist er Miteigner eines Rüstungskonzerns und lebt als Künstler in der Pfalz. Den regelmäßigen Gesellschafterversammlungen ist er immer ferngeblieben. "Ich persönlich hätte nichts dagegen, wenn unsere Familie die Anteile verkauft", sagt er. Aber das sei schwierig und daher nicht aktuell.

Wehrtechnik und Waldorfschule Die Marschrichtung bei KMW geben die geschäftsführenden Gesellschafter der Familienholding vor, in erster Linie Manfred Bode und sein langjähriger Intimus und Staringenieur Werner Zimni. Im Tagesgeschäft sind beide nicht mehr aktiv, aber über den Gesellschafterausschuss bestimmen sie weiterhin die strategische Linie bei KMW. "Manfred Bode ist der absolute Patriarch", sagt einer, der häufig mit ihm zu tun hatte. "Viele im Clan und in der Firma haben einen Heidenschiss, weil er alles besser weiß." Weggefährten beschreiben Bode als introvertiert, zurückhaltend und bescheiden.

"Ich bin nur ein kleiner Kaufmann", sage er oft. Seine Eltern, obgleich selbst Panzerfabrikanten, waren anthroposophisch geprägt, schickten ihren Sohn nach dem Krieg auf die Kasseler Waldorfschule, für die er sich bis heute engagiert.

Prunkvolle Feste verachtet die Familie ebenso wie zur Schau gestellten Luxus. Manfred Bode zieht es lediglich ab und zu zur Jagd nach Tirol, und er hat eine Schwäche für Oldtimerrennen. Mit einem Lotus ist er auch in dieser Saison im Fahrerfeld der ADAC Classic Trophy gelistet.

Pflichtbewusst hat er sein Leben dem Unternehmen untergeordnet. In seinen 26 Jahren als Geschäftsführer war er morgens stets als Erster im Büro und ging abends als Letzter. Er sei von Reißbrett zu Reißbrett gesprungen, habe sich von jedem Abteilungsleiter berichten lassen, erzählen Kollegen. Bis heute kommt er zu Sitzungen stets bestens informiert.

"Erst die Firma, dann die Familie", soll einer von Bodes Leitsprüchen lauten.

"Seit über hundert Jahren leben wir gut davon - und das soll auch so bleiben." Bis heute vertraut der Clan-Führer nur einem engen Kreis von Männern, selbst die anderen Eignerfamilien sind außen

vor. Zu diesem Zirkel der Macht gehört auch Frank Haun, Bodes Nachfolger als KMW-Geschäftsführer. Als ihn Bode 2003 vom Autozulieferer Dürr zu KMW holte, war klar, dass er als erster externer Manager die operative Führung des Familienunternehmens übernehmen würde. "Das war ein Schritt in die Zukunft", sagt einer, der damals dabei war. "Bode wollte eine moderne Struktur, damit die Familie stärker in den Hintergrund treten konnte." Fast drei Jahre lief Haun vor allem mit, erst im Kasseler Stammwerk mit Werner Zimni, später mit Bode in der Münchner Zentrale. Jeden Tag machten sie fast alles gemeinsam, nichts wollte der Chef dem Zufall überlassen. Das Erbe der Familie sollte in guten Händen liegen.

Die Männer teilten sich ein Sekretariat, der eine im Büro rechts, der andere links. Dort der scheue Patriarch, ein promovierter Betriebswirt, stets kontrolliert, unscheinbar, für die meisten unnahbar.

Hier der junge Ingenieur, unerfahren im Panzergeschäft, fast zwei Meter groß, braun gebrannt, immer für einen lockeren Spruch gut.

Zwei sehr unterschiedliche Typen, die aber ähnlich ticken: Beide wollen bestimmen - und tun es auch. Bode sieht in Haun eher einen Unternehmer als einen angestellten Manager.

Eines Abends im November 2005 kommt Bode an Hauns Schreibtisch, stellt drei Aktenordner darauf und sagt: "Du kannst in mein Büro, ich gehe." Seitdem ist Haun der Chef, offiziell zumindest. Über die große Linie bestimmen Bode und Zimni nach wie vor, und sei es zwischendurch beim Mittagessen. "Das sind erfahrene und kritische Gesellschafter, man spricht sehr viel", sagt Michael Abels, seit einem Vierteljahrhundert Bodes Rechtsanwalt. Im Tagesgeschäft habe die Geschäftsführung dagegen weitgehend freie Hand, ergänzt der SPD-Bundestagsabgeordnete Ullrich Meßmer, der bis vor Kurzem im KMW-Aufsichtsrat saß.

Wie es weitergeht, wenn die nächste Generation antritt, weiß niemand. Oder vielmehr: Es sagt niemand. Klar ist nur: Es stehen eine Menge strategische Entscheidungen an.

Hinter Rolltor 2050 beginnt die Dingostraße.

Vor der Halle liegen die Aufbauten der gepanzerten Unimogs wie stählerne Skelette in der Sonne. Drinnen schrauben ein paar Mechaniker die Dingos per Hand zusammen, an einem Schienen-

kran schwebt eine gepanzerte Tür herbei, an den Wänden Körbe voller Einzelteile:

Pulverlöcher, Schrauben, Verdunkelungssets. Ein Fließband lohnt sich wegen der geringen Stückzahlen nicht. Frank Haun schlägt mit der Faust auf die Panzerung eines fast fertigen Dingo. "Das ist Hightech", sagt er stolz, gefertigt in einer eigenen Schweißerei im Hamburger Freihafen. Der Dingo soll das neue Erfolgsprojekt von KMW werden, ähnlich wie der Boxer und der Puma. Für die Gefährte haben KMW und Entwicklungspartner Rheinmetall bereits milliarden schwere Aufträge sicher.

800 Dingos hat KMW bereits ausgeliefert, im April hat die Bundeswehr weitere 85 Exemplare bestellt: Nachschub für die Mission in Afghanistan. Der Dingo ist das Gegenteil des bisherigen Erfolgsmodells Leopard 2: leicht und schnell, trotzdem sicher genug, um Minen, Sprengfallen oder Panzerabwehrwaffen zu trotzen - in Mogadischu, in Kundus, in Bagdad.

Doch die Transformation zum modernen Panzerlieferanten ist langwierig, Umsatzrückgänge sind kaum zu vermeiden.

"Bis heute konnte die Industrie den Nachfragewandel nach dem Kalten Krieg nur zum Teil mit kleineren Fahrzeugen kompensieren", sagt Michael Brzoska, Professor am Institut für Friedensforschung und Sicherheitspolitik an der Universität Hamburg. Das dürfte nicht reichen, um das Ertragsniveau der Firma langfristig konstant zu halten - und damit die Dividenden der Eigentümer.

Bedingt angriffsbereit Hauns Antwort auf dieses Problem lautet:

Export. Der Geschäftsführer läuft vor einer Weltkarte auf und ab wie ein Feldherr und erklärt die Lage. "Die Welt verändert sich ständig, da können neue Situationen mit neuen Sicherheitsbedürfnissen entstehen, und daran wollen wir wenn möglich teilhaben." Schon heute macht KMW rund 70 Prozent des Umsatzes außerhalb Deutschlands.

Haun will mehr. Er braucht mehr.

Sein Dilemma: Der Heavy-Metal-Export ist hochpolitisch. Welches Land welche Panzer kauft, ist oft keine Frage von Angebot und Nachfrage.

Die bunte Karte, die der Beamer an die Wand des Konferenzraums wirft, zeigt Haun die Grenzen auf: Blau leuchten die Länder, in die KMW ohne politische Einwände exportieren kann. Das sind

relativ wenige. Die meisten sind rot oder gelb. "Rot ist No-No-Go, Exporte in diese Regionen sind unmöglich. Schauen Sie mal Afrika an", sagt Haun, und seine Hand saust quer über die Karte. In gelben Ländern mag etwas gehen, nur: keine bewaffneten Fahrzeuge. "Die Weltkarte mit zugänglichen Exportregionen wird dann schon ziemlich klein." Land für Land geht er durch: Kanada, blau, Argentinien, Brasilien, Chile, alles blau, das ist gut. Die USA, der größte Rüstungsmarkt der Welt? Gelb, da haben die Deutschen trotz aller Versuche keine Chance, die US-Regierung bestellt nur bei amerikanischen Rüstungsfirmen.

Selbst in Europa ist das Geschäft schwierig:

Großbritannien? Gelb, dort herrscht BAE. Frankreich? Gelbes Territorium des Staatskonzerns Nexter Systems. Spanien? Nur in Kooperation mit General Dynamics.

Italien? Nur über Iveco und Oto Melara. "Der Markt ist eng geworden", sagt Haun. "Und ob ein Land rot, gelb oder blau ist - das bestimmt die Bundesregierung." Deshalb ist Haun oft in Berlin. Aus den verspiegelten Fenstern seines Hauptstadtbüros, im vierten Stock im Palais am Pariser Platz, blickt er direkt auf den Reichstag. Unten halten die Busse mit den Touristen, oben werden Waffengeschäfte gemacht.

Manfred Bode hat über Jahre ein enges Netz in die Spitzenpolitik geknüpft, in der Münchner Staatskanzlei ging er ebenso ein und aus wie in den Ministerien in Bonn und Berlin. Lange saß er im Präsidium der Lobbyorganisation Förderkreis Deutsches Heer. Auf diese Kontakte kann sein Nachfolger heute aufbauen. Haun sei "sehr präsent und gut erreichbar", sagen Berliner Abgeordnete. Er nimmt regelmäßig an den Kammingesprächen im Verteidigungsministerium teil, im Auftritt sei er etwas "hemdsärmelig" und "nassforsch", aber verlässlich.

Immer wieder geht es dort um das eine große Thema der deutschen Rüstungsindustrie:

Sollte KMW mit dem großen nationalen Widersacher Rheinmetall fusionieren?

"Dies ist eine der zentralen Fragen für KMW - und sie ist weiterhin ungelöst", sagt Ex-Aufsichtsrat Meßmer. Nach dem Wechsel an der Clan-Spitze könnte sie vielleicht endlich beantwortet werden.

Anders als die USA oder Großbritan-

nien hat Deutschland keinen nationalen Champion in der Heerestechnik. Keinen Anbieter, der international mit Riesen wie General Dynamics oder BAE mithält.

KMW und Rheinmetall sollten verschmelzen, fordern Politiker und Verteidigungsexperten seit Langem. Zumal die Unternehmen bei den wichtigsten Rüstungsprojekten auf Druck aus Berlin ohnehin zusammenarbeiten (siehe Grafik oben). Die deutsche Panzer AG sehen manche gar als Keimzelle eines europäischen Großkonzerns, eine Art Heeres- EADS, um die übermächtigen Amerikaner in die Schranken zu weisen. All das bleibt eine Vision.

Die letzten Verhandlungen scheiterten 2006 - vor allem an Manfred Bode.

Er fürchtete um den Einfluss der Familie in einem fusionierten Konzern - und damit um sein Erbe. "Eine Fusion mit Rheinmetall wäre für ihn das Schlimmste", vermutet ein Rüstungsmanager. Über Jahrzehnte haben die Bodes eine tiefe Abneigung gegen den Konkurrenten aus Düsseldorf entwickelt, der bis 2004 zum Imperium der Familie Röchling gehörte, jener Stahlbarone von der Saar, die sich stets auf Augenhöhe mit den Thyssens und Krupps dieser Welt sahen und auf die Bodes aus Kassel herabblickten.

Hinzu kamen die unterschiedlichen Unternehmenskulturen: hier die verschlossene Familienfirma, ein reiner Panzerhersteller, dort der börsennotierte Konzern, der sich als Komplettanbieter von Waffen, Munition und Elektronik versteht.

Doch angesichts der engen Zusammenarbeit mit Rheinmetall bei Puma, Boxer und dem neuen gepanzerten Fahrzeug AMPV, das im Jahr 2011 auf den Markt kommen soll, wird die Frage nach einer Fusion schon bald wieder aufkommen. KMW-Zahlen zufolge beläuft sich das Umsatzvolumen aus Gemeinschaftsprojekten mit Rheinmetall derzeit auf rund fünf Milliarden Euro. In direkter Konkurrenz stehen die beiden Unternehmen nur noch bei Aufträgen im Wert von 500 Millionen Euro.

"Draußen in der Welt versteht es niemand, warum in Deutschland zwei Systemhäuser nebeneinanderstehen und auf dem Weltmarkt teilweise als Konkurrenten aufeinandertreffen", stichelte Rheinmetall-Chef Klaus Eberhardt Ende März in Berlin. Er geht davon aus, dass der Zusammenschluss früher oder später kommt.

"Weil es Sinn machen würde - auch als

ein notwendiger Schritt zum Überleben." Bodes kategorisches Nein hat KMW in die Enge getrieben, denn strategisch bleiben dem Unternehmen kaum Alternativen.

Gesellschaftliche Verflechtungen mit ausländischen Staatskonzernen wie Nexter aus Frankreich gelten unternehmerisch und politisch als undenkbar.

Für größere Übernahmen, etwa des zum Verkauf stehenden französischen Konkurrenten Panhard, fehlt den Familiengeschaftern offenbar das Kapital. Und der zweitwichtigste Anteilseigner Siemens zeigt wenig Neigung, ins Rüstungsgeschäft zu investieren, im Gegenteil.

Nach Erkenntnissen des Verteidigungsministeriums möchte sich der Konzern bereits seit geraumer Zeit von der Minderheitsbeteiligung trennen. Bei Konzernchef Peter Löscher klingt das so: "Angesichts der fortschreitenden Konsolidierung in dieser Industrie hält sich Siemens mittelfristig alle Optionen offen." Eine gefährliche Situation. KMW gerate in eine Art "Zangengriff", warnt ein deutscher Rüstungsmanager. Zum einen kaufen die ausländischen Marktführer General Dynamics und BAE seit Jahren fast alles, was ihnen in Europa ins Visier gerät. Auch der französische Staatskonzern Nexter ist wiedererstartet, nachdem ihn die Regierung in Paris vor wenigen Jahren vor der Pleite gerettet hat.

Zum anderen verkündet Rheinmetall an der Heimatfront fast im Monatsrhythmus kleinere und größere Übernahmen, zuletzt ein Joint Venture mit MAN. Im Falle einer späteren Fusion verschieben sich die Gewichte damit immer weiter zugunsten der Düsseldorfer.

Strategie wie im Stellungskrieg Die Münchner dagegen haben sich eingegraben wie im Stellungskrieg. Sie versuchen über Kooperationen allzu große Bündnisse in Europa zu verhindern. In Italien etwa arbeitet KMW mit Oto

Melara zusammen, in Spanien mit General Dynamics und in Deutschland eben mit Rheinmetall. So hoffen die Familiengeschafter, das bestehende Kräfteverhältnis in Europa zu schützen - und ihren Einfluss zu sichern. Erst wenn sich die Bodes bewegen, kommt auch Bewegung in die Branche, heißt es unter Rüstungsmanagern.

Das bleibt nun wohl der vierten Bode-Generation vorbehalten. Intern mehren sich die Anzeichen, dass der Patriarch seine Nachfolge vorbereitet. Die Frage, wie es weitergehe, sei "sehr berechtigt", sagt Anwalt Abels - und schweigt zu Details.

Viele Kandidaten für die Rolle des Clan-Chefs gibt es im direkten Familienkreis nicht. Manfred Bodes Bruder Wolfgang hat sich weitgehend aus dem Unternehmen zurückgezogen, sein Cousin Jürgen Bode ist seit Mitte der 90er-Jahre nur noch Kommanditist der Holding, ohne operative Funktion. Werner Zimni hat zwar intern noch viel Einfluss, genießt indes zunehmend das Leben im Ruhestand: Er hat gerade den Sportbootführerschein gemacht und unternimmt Tauchtouren in alle Welt. Eine offizielle Nachfolgeregelung gibt es noch nicht, doch alles läuft auf Manfred Bodes Söhne Stephan und Felix hinaus.

Beide könnten schon bald in die Holding wechseln, in die KMW-Geschäftsführung werden sie aber wohl nicht eintreten. Das Tagesgeschäft bleibt Sache von Geschäftsführer Haun.

Beide Söhne arbeiten heute für Tochterunternehmen der Familienholding: Stephan Bode, 40, ist Geschäftsführer der Schleifring-Gruppe; sein Bruder Felix, 38, führt Wegmann Automotive, den Weltmarktführer für Auswuchtgewichte.

Welcher der beiden auch immer den Konzern künftig führt: Dass die Jungen Macht abgeben, kann sich der Bode-Vertraute Abels nicht vorstellen. Die

Familie dominiere den Konzern seit jeher. "Sie können davon ausgehen, dass das auch die nächsten 150 Jahre so bleibt."

Die Bestseller des Panzerclans finden Sie unter [www.capital.de/kmw](http://www.capital.de/kmw)  
Mitarbeit: Kirsten Bialdiga, Thomas Steinmann

Grafik:

Zenit überschritten Kennzahlen von Krauss-Maffei Wegmann Umsatz in Mio. Euro

Volles Rohr Ausgewählte Panzerhersteller nach Umsatz in Mrd. Euro

Grafik:

Das Reich des Rüstungsriesen Unternehmensstruktur und ausgewählte Beteiligungen von Krauss-Maffei Wegmann, Umsatz 2009

Bildunterschrift:

Waffengalerie: Vor einem Jahrhundert leitete der Großvater von Manfred Bode (l.) den Umbau des Waggonbauers Wegmann & Co. zur Panzerschmiede ein. Heute beherrscht die Familie den Münchner Rüstungskonzern KMW, Hersteller des Kampfpanzers Leopard 2 (r.)

Erfolg wie auf Schienen: In den 30er-Jahren ist Wegmann ein wichtiger Lieferant für die Reichsbahn. In den 70ern wird die Zugproduktion eingestellt

Kettengerassel: Nach der Machtergreifung der Nazis steigt Wegmann mit MAN und anderen in die Rüstungsproduktion ein. Der PzKw I ist der erste moderne Kampfpanzer nach dem Ersten Weltkrieg

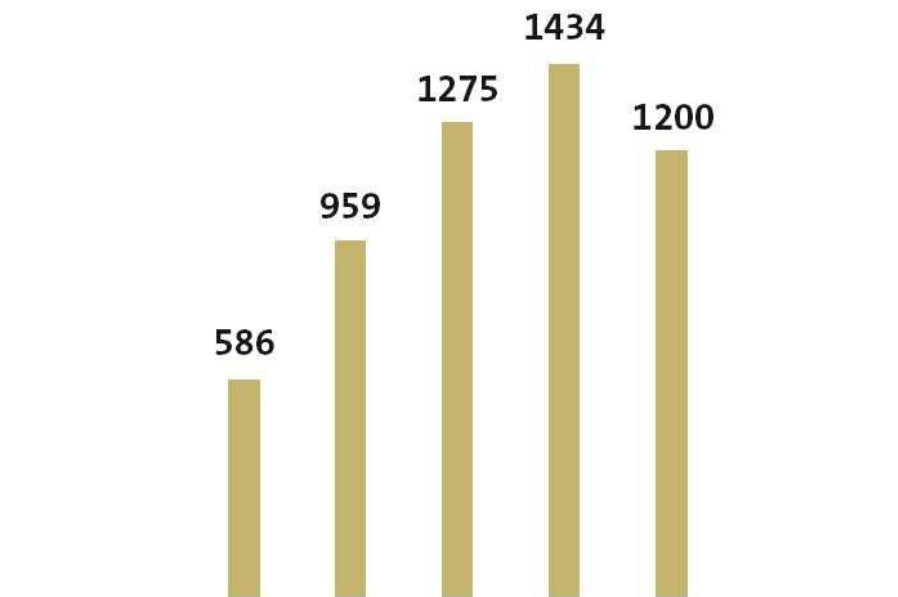
Der Vollstrecker: KMW-Geschäftsführer Frank Haun genießt das volle Vertrauen der Familie

Leo light: Für die Zukunft plant KMW mit leichteren, wendigeren Fahrzeugen wie dem Dingo 2 (l.) und dem Puma (r.). Der AMPV (o.) ist bisher nur ein Prototyp

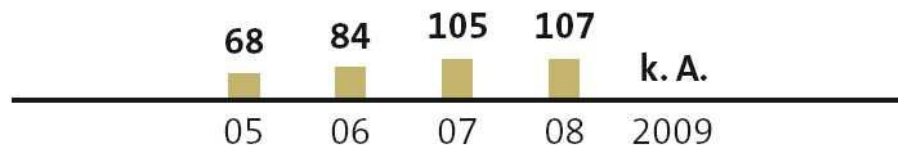
## Zenit überschritten

Kennzahlen von Krauss-Maffei Wegmann

**Umsatz** in Mio. Euro



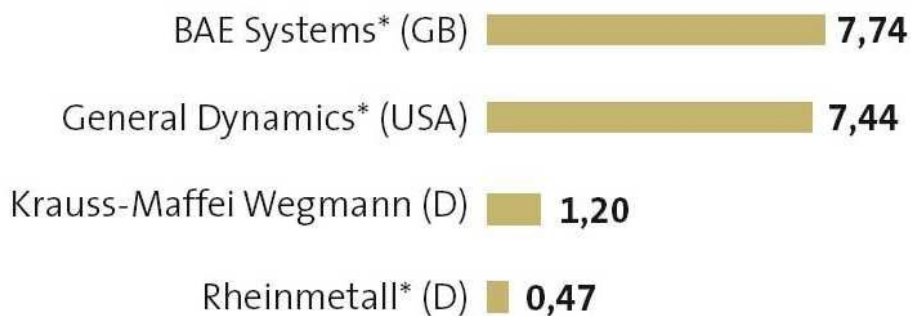
**Nettogewinn** in Mio. Euro



Quelle: KMW, Bundesanzeiger

## Volles Rohr

Ausgewählte Panzerhersteller nach Umsatz  
in Mrd. Euro



\* nur Panzer und Kampffahrzeuge, Quelle: Unternehmen

# Das Reich des Rüstungsriesen Unternehmensstruktur und ausgewählte Beteiligungen von Krauss-Maffei Wegmann, Umsatz 2009

