



# Dr. Wolfram Birkmayer



Staatsangehörigkeit: Deutsch  
Wohnort: Hirschaid, Deutschland  
Mobil: +49 (0)15111239643  
E-Mail: [wsb@birkmayeraerospace.com](mailto:wsb@birkmayeraerospace.com)  
Linkedin: [www.linkedin.com/in/wolfram-birkmayer](https://www.linkedin.com/in/wolfram-birkmayer)

Produktentwicklung & Technik  
- stabilisieren, transformieren, skalieren

## Erfahrener Interim Executive für Produktentwicklung und Technik

Interim Executive mit langjähriger internationaler Führungserfahrung in Engineering, Systementwicklung und Projektmanagement. Spezialisiert auf agile Transformationen, Change-Management, Krisenbewältigung sowie den Aufbau leistungsstarker Teams. Strategisch denkend, technisch tief fundiert, kommunikativ stark. Verbindet Führungsexzellenz mit ingenieurtechnischer Tiefe und Change-Kompetenz – auch in hochregulierten Branchen.

### Projekt- und Entwicklungsmanagementkompetenzen

- Management komplexer technischer und organisatorischer Herausforderungen
- Entwicklung und Umsetzung agiler Methoden (Scrum, Kanban)
- Change-Management, Prozessoptimierung und Integration nach Fusionen (Merger Integration)
- Systematisches Coaching von Fach- und Führungskräften
- Industrialisierung
- Skalierung der Serienproduktion

### Führungscompetenzen

- Langjähriger Erfahrung in der Führung multinationaler, multidisziplinärer Teams (bis zu 60 Mitarbeitende)
- Interkulturelles Management und souveräne Kommunikation auf Executive-Level
- Aufbau und Führung transnationaler Engineering-Abteilungen mit Budgetverantwortung bis zu 15 Mio. EUR
- Talentförderung, Coaching und nachhaltige Mitarbeiterentwicklung

### Methodenkompetenz

- Agile Methoden: Scrum, Kanban
- Prozessanalyse und -optimierung: APQP, PPAP, FMEA, Ishikawa, 8D, PDCA-Zyklus
- Lean Management: SQCDP, Go-look-see, Wertstromanalyse
- Strukturierte Problemlösungsmethoden
- Innovationsmanagement und Patententwicklung
- System- und Safety Engineering nach Luftfahrtstandards (ARP 4761A, ARP 4754B)
- Reliability Engineering und Zuverlässigkeitssanalysen
- Zertifizierung und Validierung komplexer technischer Systeme
- Modellbasiertes Systems Engineering (MBSE)
- Application Lifecycle Management (ALM)

### Soft Skills & Persönliche Stärken

- Ganzheitliches Denken: strategisches Gesamtverständnis mit der Fähigkeit, technische Details bei Bedarf tiefgehend zu analysieren
- Starke analytische und konzeptionelle Fähigkeiten
- Lösungsorientierung und schnelle Auffassungsgabe
- Teamfähigkeit, Konfliktlösungskompetenz und interkulturelles Verständnis
- Sicherer Auftreten, Kommunikationsstärke und Empathie in internationalen Geschäftsumgebungen
- Hohe Innovationskompetenz und Förderung von Kreativität im Team

### Technische Expertise

- Elektrische Antriebssysteme und Regelungstechnik
- Elektronik (Leistungs- und Signalverarbeitung)
- Kommunikations- und Netzwerktechnik (inkl. Hochspannung und Schutzsysteme)
- Fernmessung (Remote Sensing)

## Ausgewählte berufliche Erfolge

### ■ **Siemens/Rolls-Royce-Electrical (Safety Manager, 8/2016 – 1/2025)**

- Leitung der Sicherheitsentwicklung und Zertifizierung hybridelektrischer Luftfahrtantriebe
- Aufbau und Entwicklung neuer Engineering-Fähigkeiten im Bereich Safety, Zuverlässigkeit und Application Lifecycle Management (ALM) Tools
- Einführung innovativer Lösungen mit 13 Patentanmeldungen
- Effizienzsteigerung: Reduktion der Bearbeitungszeit von Sicherheitsanforderungen um 75%
- Erfolgreiche Validierung und Zertifizierung komplexer technischer Lösungen

### ■ **Airbus (Leiter Transversales Engineering, 9/2004 – 7/2016)**

- Erfolgreiche Zertifizierung und Einführung des weltweit ersten EWIS-Systems für den Airbus A350
- Entwicklungszeit um 50% verkürzt; 500k\$ Kosten-, 700 kg Gewichtsreduktion pro Flugzeug
- Restrukturierung und Effizienzsteigerung: Personalreduzierung um 25%, Einsparungen von 50 Mio. EUR
- Leitung internationaler Teams nach dem Lean Prinzip mit klaren Zielvorgaben und messbaren Erfolgen

### ■ **Airbus (Leiter Endlinie Verbesserung A330/A340, 12/2003 – 8/2004)**

- Verbesserung der Liefertreue von 25% auf 100%
- Signifikante Reduktion von Reklamationen und Schäden (bis zu 75%)

### ■ **Airbus (Senior Manager Organisationsentwicklung, 06/2001 – 11/2003)**

- Leitung der organisatorischen Neuausrichtung während der Airbus Merger Integration
- Umstrukturierung und Optimierung der Schnittstellen zwischen Technik, Verkauf, HR und Finanzwesen

### ■ **Astrium (Leiter Triebwerkselektronik, 10/1996 – 12/2000)**

- Turnaround von Verlustprojekten zu Gewinnbringern (30% Übererlös)
- Erfolgreiche Fehlerbehebung und Qualitätsteigerung vor Produktauslieferung
- Führung der Integration im Rahmen der Astrium Merger Integration

## Ausbildung

### **Ph.D. in Electrical Engineering, Cornell University, Ithaca, NY, USA (1987)**

- Schwerpunkt: Regelungssysteme; Entwicklung eines neuen Messsystems

### **M.Eng. in Electrical Engineering, Cornell University, Ithaca, NY, USA (1982)**

- Schwerpunkt: Regelungssysteme

### **B.Sc. in Electrical Engineering, Utah State Uni., Logan, UT, USA (1981)**

- Auszeichnung: Cum laude

## Verfügbarkeit

- Ab sofort verfügbar



# Dr. WOLFRAM BIRKMAYER



Geburtsdatum

22.09.1960

Staatsangehörigkeit: Deutsch

Wohnort:

Hirschaid, Deutschland

Mobil:

+49 (0)15111239643

E-Mail:

[wsb@birkmayeraerospace.com](mailto:wsb@birkmayeraerospace.com)

LinkedIn:

[www.linkedin.com/in/wolfram-birkmayer](https://www.linkedin.com/in/wolfram-birkmayer)

Produktentwicklung & Technik  
- stabilisieren, transformieren, skalieren

## Kompetenzen:

Interim Management,  
Produkt- & Engineering  
Excellence, Safety  
Engineering, Systems  
Engineering,  
Transformation  
Leadership, Change  
Management,  
Innovation  
Management,  
Agile Methoden  
(Scrum, Kanban), Lean  
Engineering,  
Prozessoptimierung,  
Luftfahrttechnik,  
Avionik, elektrische  
Systeme,  
sicherheitskritische  
Systeme,  
ARP 4761A, ARP 4754B,  
EWIS, HIRF, EMC

## Werkzeuge:

Polarion ALM,  
Teamcenter,  
Computer Aided  
Reliability Assessment  
(CARA),  
Primavera P6 / Oracle  
Primavera Cloud,  
Item Toolkit,  
APIS IQ-FMEA

## Weiterbildung & Leadership Development

Leadership Progression  
(Rolls-Royce – Level B  
People Leader),  
Leading at Rolls-Royce,  
The Great Strategy  
Debate,  
Attracting Future  
Talent,  
Finding Your Purpose,  
Networks that Work,  
Empowering Others,  
Performance  
Enablement  
Conversations,  
Bring People Along,  
Peer Coaching Group

## Berufserfahrung

Seit 02/2025

Gründer & Interim Executive, Birkmayer Aerospace, Hirschaid

- Aufbau einer eigenen Firma mit Fokus auf Interim Executive Mandate, strategische Beratung in Luftfahrt und Hochtechnologie
- Erarbeitung des Leistungsportfolios, Positionierung und Marktansprache
- Verfügbar für Mandate in Produktentwicklung und Technik, Safety, Systems Engineering, und Führung der Stabilisierung, Transformation und Skalierung

8/2016 – 1/2025

Safety Manager Commuter Aircraft Programm, Siemens/Rolls-Royce-Electrical, Erlangen, Deutschland  
Safety Engineering für Entwicklung, Zulassung und Industrialisierung hybridelektrischer Antriebssysteme und Produkte für die Luftfahrt mit agilen Methoden (Scrum, Kanban):

- Leitung eines internationalen Safety-Teams (4 Mitarbeitende) im Rahmen eines interdisziplinären Projektteams (50 Mitarbeitende)
- Entwicklung des Safety-Plans sowie Durchführung umfassender Sicherheitsanalysen (FHA, IHA, (P)SSA, CCA, FMECA) gemäß ARP 4761A und ARP 4754B
- Ableitung von Sicherheitsanforderungen und Überführung in Architektur- und Designanforderungen
- Risikobeurteilung sowie Termin- und Ressourcenplanung des Safety-Arbeitspaket
- Safety-Ansprechpartner für interne und externe Stakeholder (Behörden, Partner, Kunden)
- Erfolgreiche Validierung und Zulassung komplexer technischer Lösungen
- Einführung innovativer technischer Lösungen – 4 erteilte Patente, 13 Patentanmeldungen
- Agile technologieorientierte Unterstützung für ausfallsicherer Systeme mit sanfter Degradation
- Aufbau neuer Kompetenzen in Safety, Zuverlässigkeit sowie Application Lifecycle Management (ALM) Tools
- Effizienzsteigerung: 75% Zeitreduktion bei der Bearbeitung von Sicherheitsanforderungen

Sprachen:	9/2004 – 7/2016	Leiter Transversales Engineering, Airbus, Blagnac, Frankreich Leiter einer multinationalen Abteilung an mehreren Standorten (56 Pers.), 15 MEUR (jährliches Beauftragungsbudget) <ul style="list-style-type: none"> <li>• Fachliche Verantwortung für Architektur und Weiterentwicklung der Avionikplattform und Elektrischen Systeme im A350</li> <li>• Gesamtverantwortung für die Integration des sicherheitskritischen Umweltgefahrenschutzes (Blitzschutz, HIRF, EMV, Vibration, Klima) für das gesamte Flugzeug</li> <li>• Einführung und Leitung funktionsorientierter Architektur, MBSE, Requirements Engineering, Validierung &amp; Verifikation</li> <li>• Verantwortung für Standardisierung, Spezifikation, Qualifikation und Montagespezifikation für systemübergreifende elektrische, optische und mechanische Standardkomponenten</li> <li>• Verantwortung für das elektrische Strukturnetzwerk (Electrical Structural Network, ESN) als Stromrückführungsnetzwerk im Airbus A350</li> <li>• Erfolgreiche Einführung und Zulassung des weltweit ersten EWIS-Systems (A350) - 50% gekürzte Entwicklungszeit, 500.000 USD Kosten- und 700 kg Gewichtseinsparung pro Flugzeug</li> <li>• Reorganisation des Bereichs: 24% Personalreduktion, 50Mio. € Einsparung</li> <li>• Aufbau neuer Inhouse-Kompetenzen für Umweltgefahrenschutz (A400M, A350) sowie für Entwicklungs- und Beschaffungsprozesse bei Systemlieferanten (A350) gemäß der Airbus-Strategie zur Systembeschaffung</li> <li>• Ermöglichte Governance und Lieferantensteuerung von System-lieferanten unter Nutzung ihres aktuellen Technologie-Know-hows</li> <li>• Anwendung von Lean-Methoden (SQCDP, Go-look-see, Wertstromanalyse, praktisches Problemlösen)</li> </ul>
Deutsch:	12/2003 – 8/2004	Leiter Produktionsoptimierung A330/A340 Endmontageline, Airbus, Blagnac, Frankreich Leitung eines multidisziplinären, internationalen Projektteams (30 Mitarbeitende) unter Anwendung von Ishikawa- & PDCA-Methodik <ul style="list-style-type: none"> <li>• Zentrale Ansprechperson für interne und externe Stakeholder</li> <li>• Steigerung der Termintreue von 25 % auf 100 % innerhalb von 10 Monaten</li> <li>• Reduktion produktionsbedingter Qualitätsmängel und Reklamationen um bis zu 75 %</li> <li>• Nachweisbare Performanceverbesserung entlang definierter Zielgrößen</li> </ul>
Muttersprache	06/2001 – 11/2003	Senior Manager Organisationsentwicklung, Airbus, Blagnac, Frankreich Leitung eines Transformationsprojekts (30 Mitarbeitende) im Rahmen der Airbus-Merger Integration <ul style="list-style-type: none"> <li>• Strategische Neuaustrichtung und Reorganisation der Engineering-Organisation für skalierbares Wachstum</li> <li>• Neuordnung der Schnittstellen zwischen Programmberich und Vertriebsorganisation zur Leistungssteigerung</li> <li>• Optimierung der Zusammenarbeit mit HR und Finanzbereich zur Stärkung funktionsübergreifender Effizienz</li> <li>• Herausgabe des ersten Airbus Code of Conduct – Ausrichtung aller betrieblicher Funktionen nach Governance Grundsätzen</li> </ul>
Englisch:	01/2001 – 05/2001	Leiter Produktionstechnik, Airbus, Hamburg, Deutschland Leitung eines interdisziplinären Teams (60 Mitarbeitende) zur Aufholung von Industrialisierungsverzögerung beim A340-600 <ul style="list-style-type: none"> <li>• Termingerechte Produktionsfreigabe zum Erstflug; Absicherung aller Programmmeilensteine</li> </ul>
Muttersprache		
Französisch:		
Verhandlungssicher		

10/1996 – 12/2000 Leiter Triebwerkselektronik, Astrium (jetzt Airbus Defence & Space), Taufkirchen, Deutschland  
Verantwortung für den gesamten Produktlebenszyklus (Angebot, Entwicklung, Lieferung, In-Service Support)

- Sanierung defizitärer Produktlinien zu profitablen Programmen (30% Übererlös)
- Qualitätsverbesserung vor Auslieferung durch Anwendung von PDCA und FMEA
- Integration der Antriebselektronik im Rahmen der Astrium-Merger-Integration

09/1986 – 09/1996 Projektleiter & Systemingenieur Optoelektronische Systeme, Deutsche Aerospace, MBB/ERNO (jetzt Airbus Defence & Space), Taufkirchen, Deutschland

- Leitung der Entwicklung einer hochpräzisen optischen Lageregelungs-sensors für Satellitenanwendungen
- Gesamtverantwortung für die Entwicklung innovativer optoelektronischer Systeme mit hohem Entwicklungsrisiko (z.B. LIDAR zur Schadgasfernmessung, optisches Beamforming-Netzwerk für Phased-Array Antennen)
- Leitung eines internationalen Konsortiums zur Angebotsabgabe für ein deutsches Antennensubsystem in einem multinationalen militärischen Satellitenprogramm
- Gesamtverantwortung von Konzept und Angebot bis zur Auslieferung in Zusammenarbeit mit europäischen Partnern

01/1979 – 09/1986 Forschungsassistent & Systementwickler, USA / Deutschland / Puerto Rico

#### Forschungsinstitutionen:

- Arecibo Observatory, Cornell University, Puerto Rico
- Space Plasma Physics Group, Cornell University, Ithaca, USA
- Max-Planck-Institut für extraterrestrische Physik, Garching
- Center for Atmospheric and Space Sciences, Utah State University, Logan, USA

#### Schwerpunkte:

- Entwicklung elektronischer Systeme für boden-, raketen- und satellitengestützte Experimente
- Entwicklung von Chirp-Radarsystemen zur Untersuchung ionosphärischer Plasmaprozesse
- Entwicklung von Kippfrequenzanalysatoren für Raumfahrtmissionen
- Hard- und Softwareentwicklung für wissenschaftliche Satelliteninstrumente (z. B. ROSAT)

## Ausbildung

6/1982 – 9/1986 Doctor of Philosophy Electrical Engineering, Cornell University, Ithaca, NY, U.S.A.

- Schwerpunkt: Regelungstechnik, Radarsignalverarbeitung, ionosphärische Plasmadiagnostik
- Dissertation: Chirped Incoherent Scatter Radar Plasma Line Measurements

9/1981 – 6/1982 Master of Engineering in Electrical Engineering, Cornell University, Ithaca, NY, U.S.A.

- Schwerpunkt: Regelungssysteme

9/1978 – 6/1981 Bachelor of Science in Electrical Engineering, Utah State University, Logan, UT, U.S.A.

- Auszeichnung: Cum laude

9/1977 – 6/1978 American High School Diploma, American Community School, London, Vereinigtes Königreich

9/1975 – 6/1977 Parsippany Hills High School, Parsippany, New Jersey, U.S.A.

- Amateurfunklizenz

9/1971 – 7/1975 Christoph Scheiner Gymnasium, Ingolstadt, Deutschland

<b>Projektübersicht</b>				
08/2016 – 10/2019	<b>Unternehmen: Siemens</b>			
<b>Unternehmensbeschreibung:</b>				
Siemens ist heute ein Mischkonzern mit den Schwerpunkten Automatisierung und Digitalisierung. Zum Zeitpunkt dieses Projekts gehörten die Sparten Mobility und Energy noch zum Kerngeschäft.				
Branche: Industrie	Umsatz: 76 Mrd. EUR	Anzahl Mitarbeiter: 350.000		
Ort: Berlin und München	Internet: <a href="http://www.siemens.com">www.siemens.com</a>			
<b>Projekttitle: Aufbau Kompetenzen für sicherheitskritische Systeme</b>				
<b>Rolle / Hierarchie: Projektleiter</b>				
Verantwortungsbereich:	Umsatz: 25 Mio. EUR	Mitarbeiter: 70		
<b>Ausgangssituation beim Auftraggeber:</b>				
Siemens wollte einen neuartigen Hybrid-Elektroantrieb entwickeln von der Konzeptphase bis zur Zertifizierung unter streng regulierten Luftfahrtauflagen – mit einem Team größtenteils von Universitätsabsolventen ohne Erfahrung mit sicherheitskritischen Systemen. Alle Entwicklungsarbeiten sollen in das Application Lifecycle Management (ALM) System Polarion integriert werden.				
<b>Aufgaben:</b>				
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Safety Kultur aufbauen</li> <li>• Strategische Roadmap definieren</li> <li>• Safety Prozess in das ALM-System integrieren</li> </ul>				
<b>Ergriffene Maßnahmen:</b>				
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Strategische Roadmap entwickelt zum Aufbau von Schlüsselkompetenzen inkl. Systems Safety,</li> <li>• Die Safety-Funktion mit dem Team für Systemarchitektur zentral in der Organisation positioniert</li> <li>• Die Safety-Prozesse in das ALM-System integriert</li> <li>• Ein offenes und starkes Netzwerk zwischen den Safety-Experten und Entwicklungsteams aufgebaut zur Förderung der Safety Kultur. Dabei war es sehr wichtig die Gründe für die Sicherheitsanforderungen klar zu erklären und auf die Vorschläge der Entwicklungsteams offen einzugehen.</li> <li>• Erstellung eines Katalogs mit zentralen Sicherheitsanforderungen in Abstimmung mit Entwicklungsteams erstellt</li> </ul>				
<b>Erzielte Erfolge:</b>				
Reduzierung der Zeit zur Definition zentraler Sicherheitsanforderungen um 75 %, deutliche Senkung des Zertifizierungsrisikos und beschleunigter Markteintritt einer bahnbrechenden Technologie.				
<b>Besondere Herausforderungen:</b>				

Projektübersicht				
02/2013– 03/2014	Unternehmen: Airbus			
Unternehmensbeschreibung: Hersteller von Luft- und Raumfahrzeugen				
Branche: Luftfahrt	Umsatz: 70 Mrd. EUR	Anzahl Mitarbeiter: 100.000		
Ort: Blagnac, Frankreich	Internet: <a href="http://www.airbus.com">www.airbus.com</a>			
<b>Projekttitle:</b> Industrialisierung neuer Elektrotechnologie für Flugzeuge als Leiter des Transversales Engineering				
<b>Rolle / Hierarchie:</b> Abteilungsleiter <b>Verantwortungsbereich:</b> Umsatz: 250 Mio. EUR   Mitarbeiter: 56				
<b>Ausgangssituation beim Auftraggeber:</b> In der Produktion der ersten Flugmuster des A350 zeigte sich, dass klare Industrialisierungsrichtlinien für das neuartige, sicherheitskritische und sogenannte „Elektrische Strukturnetzwerk“ fehlten. Zusätzlich war der Testaufwand für die Prüfung des Netzwerks zu hoch.				
<b>Aufgaben:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Klare Richtlinien definieren, die ein robuste und kostengünstige Realisierung ermöglichen.</li> </ul>				
<b>Ergriffene Maßnahmen:</b> Als Leiter des Transversal Engineering arbeitete ich mit Produktions- und Strukturentwicklungsteams an der Definition und Implementierung der fehlenden Standards. Damit konnten Lösungen in einem komplexen, funktionsübergreifenden Umfeld umgesetzt werden.				
<b>Erzielte Erfolge:</b> Neue Richtlinien reduzierten das Flugzeuggewicht um 700 kg und senkten die Kosten pro Einheit um 500.000 USD.				
<b>Besondere Herausforderungen:</b>				

<b>Projektübersicht</b>				
09/2004 – 10/2005	<b>Unternehmen:</b> Airbus			
<b>Unternehmensbeschreibung:</b> Hersteller von Luft- und Raumfahrzeugen				
Branche: Luftfahrt	Umsatz: 70 Mrd. EUR	Anzahl Mitarbeiter: 100.000		
Ort: Blagnac, Frankreich	Internet: <a href="http://www.airbus.com">www.airbus.com</a>			
<b>Projekttitle:</b> Neuaustrichtung Beschaffung Flugzeugsysteme als Projektleiter				
<b>Rolle / Hierarchie:</b> Projektleiter				
Verantwortungsbereich:	Umsatz: 8 Mrd. EUR	Mitarbeiter: 10		
<b>Ausgangssituation beim Auftraggeber:</b>				
<p>Der Auftraggeber hatte Erfahrung in der Beschaffung von Geräten für Flugzeugsysteme (Flugzeugsteuerung, Landefahrwerk, Bordnetz, ...). Die Gerätehersteller wurden erst spät in der Entwicklungsphase eingebunden als die Gerätespezifikation klar war. Zu diesem Zeitpunkt war es zu spät Lösungen mit anderen Technologien zu berücksichtigen. Um modernste Technologien, die bereits von Lieferanten im Gesamtsystem erprobt wurden, zum Vorteil einzusetzen zu können sollten die Geräte nicht mehr für sich beschafft werden, sondern aufeinander abgestimmt für komplett Systeme. Um das neue Flugzeugdesign optimal auf diese neuen Technologien anzupassen, wurden die Systemlieferanten früh eingebunden in einer „Joint Development Phase“ oder einem „Early Supplier Involvement“. Die Vorgehensweise für die Umsetzung der neuen Beschaffungsstrategie war unklar. Insbesondere wusste man nicht wie man Systemlieferanten identifiziert die konstruktiv zu einer „Joint Development Phase“ oder einem „Early Supplier Involvement“ beitragen können.</p>				
<b>Aufgaben:</b>				
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Die technische Seite der Beschaffung von kompletten Systemen definieren <ul style="list-style-type: none"> <li>◦ Definiere Vorlage für die Spezifikation des Systems für eine Joint Development Phase oder Early supplier Involvement</li> <li>◦ Definition der Vorgehensweise zur Identifikation von Lieferanten mit erforderlicher Systemkompetenz</li> <li>◦ Definition der Vorgehensweise zur Bewertung der Fähigkeit der Lieferanten Geräte und Systeme zu entwickeln</li> </ul> </li> </ul>				
<b>Ergriffene Maßnahmen:</b>				
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Erstellung Richtlinie für die Spezifikation von Systemen (Top Level System Requirement Document und High Level System Requirement Document)</li> <li>▪ Erstellung Richtlinie für die Identifikation von Lieferanten mit Systemkompetenz</li> <li>▪ Erstellung Schulung für System Entwickler (Airbus Award Auszeichnung)</li> <li>▪ Unterstützung von Systemlieferanten in der „Joint Development Phase“ oder „Early Supplier Involvement“</li> </ul>				
<b>Erzielte Erfolge:</b>				
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Beim A350 werden die Systemkomponenten von Systemlieferanten geliefert (außer Systemstandardbauteile)</li> </ul>				
<b>Besondere Herausforderungen:</b>				

<b>Projektübersicht</b>				
12/2003 – 10/2004	<b>Unternehmen:</b> Airbus			
<b>Unternehmensbeschreibung:</b> Hersteller von Luft- und Raumfahrzeugen				
Branche: Luftfahrt	Umsatz: 70 Mrd. EUR	Anzahl Mitarbeiter: 100.000		
Ort: Blagnac, Frankreich	Internet: <a href="http://www.airbus.com">www.airbus.com</a>			
<b>Projekttitle:</b> Performance-Steigerung Endmontage von Flugzeugen				
<b>Rolle / Hierarchie:</b> Projektleiter				
Verantwortungsbereich:	Umsatz: 16 Mrd. EUR	Mitarbeiter: 30		
<b>Ausgangssituation</b> beim Auftraggeber:				
Bei der Produktionsrate von 64 A330/A340 Flugzeugen pro Jahr war die Liefertreue schon längere Zeit bei 25%. Das Unternehmensübergreifende kontinuierliche Verbesserungsprogramm (KVP) hat nicht die erwartete Verbesserung gebracht. Die Ursache war unklar. Die Produktionsrate sollte im Folgejahr auf 74 Flugzeuge pro Jahr skaliert werden.				
<b>Aufgaben:</b>				
<ul style="list-style-type: none"> <li>Die Liefertreue der Endmontagelinie von 25% auf 100% verbessern</li> <li>Ursachen identifizieren, Maßnahmen definieren und Umsetzung vorantreiben</li> <li>Den Leiter der Endmontagelinie unterstützen und in den relevanten Gremien (innen und außen) vertreten</li> <li>Organisatorische und interkulturelle Hürden überwinden im internationalen Spannungsfeld</li> </ul>				
<b>Ergriffene Maßnahmen:</b>				
<ul style="list-style-type: none"> <li>Identifikation der wesentlichen Ursachen für wesentliche Verspätungen im Endmontageprozess <ul style="list-style-type: none"> <li>Fehlerhafte Montagepunkte für vom Käufer gelieferte Ausrüstung</li> <li>Beschädigungen an der Flugzeugsstruktur, Fussbodenplatten, Kabinenausstattung</li> <li>Hohe Reklamation von Geräten mit fehlerfreier Nachprüfung</li> </ul> </li> <li>Identifikation und Umsetzung der Verbesserungsmaßnahmen <ul style="list-style-type: none"> <li>Mehrfache Korrektur des Einmeßvorrichtung für die Montagepunkte</li> <li>Behebung von Qualitätsproblemen in einem zuliefernden Werk</li> <li>Einführung von Schutzmaßnahmen beim Kabineneinbau und -ausstattung; Transportverbesserung</li> <li>Bedarfsgerechte Unterstützung bei Geräteeinbaufehlern; Verbesserter Prozess zur Zuordnung der Sicherungen</li> </ul> </li> </ul>				
<b>Erzielte Erfolge:</b>				
<ul style="list-style-type: none"> <li>100% Liefertreue nach 10 Monaten erreicht bei Skalierung: 64-&gt;74 Flugzeuge/Jahr</li> <li>Reduktion produktionsbedingter Qualitätsmängel und Reklamationen bis zu 75%</li> </ul>				
<b>Besondere Herausforderungen:</b>				

<b>Projektübersicht</b>				
06/2001 – 12/2001	<b>Unternehmen: Airbus</b>			
<b>Unternehmensbeschreibung: Hersteller von Luft- und Raumfahrzeugen</b>				
Branche: Luftfahrt	Umsatz: 70 Mrd. EUR	Anzahl Mitarbeiter: 100.000		
Ort: Blagnac, Frankreich	Internet: <a href="http://www.airbus.com">www.airbus.com</a>			
<b>Projekttitel:</b>				
<b>Strategische Neuausrichtung Engineering Organisation und Post Merger Integration der Finanz-, HR-, Programm- und Vertriebsorganisationen</b>				
<b>Rolle / Hierarchie: Projektleiter</b>				
Verantwortungsbereich:	Umsatz:	Mitarbeiter: 30		
<b>Ausgangssituation beim Auftraggeber:</b>				
Die Engineering Organisation mit nationalen Engineering Integration Centers für die entsprechenden Bauanteile am Flugzeug, Flügel, Rumpfvorder-, -mittel-, und Hinter-Sektion, Kabine, Systeme, Antrieb soll effektiver aufgestellt werden, insbesondere für Flugzeugneuentwicklungen. Die Engineering-Organisation war geeignet für die Anpassungsentwicklungen von bestehenden Flugzeugprogrammen aber nicht skalierbar für parallele Neuentwicklungen und schnelles Wachstum.				
Post Merger Integration von Airbus arbeiteten die HR und Finanz Organisationen unterschiedlich auf Länderebene. Es sollte eine einheitliche Arbeitsweise (Prozess) definiert werden.				
Die Abstimmung zwischen den Organisationen für Programme, Vertrieb war sehr ineffizient und führte so zu Verzögerungen.				
<b>Aufgaben:</b>				
<ul style="list-style-type: none"> <li>Engineering Organisation strategisch neu ausrichten für die bevorstehende Neuentwicklungen von Flugzeugen</li> <li>International einheitliche Prozesse für der HR und Finanzorganisation abstimmen und erstellen</li> <li>Vorschlag für eine effizientere Aufstellung der Programm- und Vertriebsorganisationen</li> </ul>				
<b>Ergriffene Maßnahmen:</b>				
Als Senior Manager Organisationentwicklung in der HR-Organisation des Executive Vice President gestaltete ich				
<ul style="list-style-type: none"> <li>strategisch eine neue Engineering-Struktur durch die gezielte Einbindung der ranghöchsten Engineering-Stakeholder.</li> <li>international harmonisierte Prozesse durch die gezielte Einbindung der ranghöchsten HR und Finanz-Stakeholder und den Leitern der internationalen Fachgruppen</li> <li>Analyse der bestehenden Programm- und Vertriebsorganisationen und der existierenden Abstimmung zwischen den Organisationen.</li> <li>Neudefinition der Schnittstellen zwischen Programm- und Vertriebsorganisation und steuerte die funktionsübergreifende Zusammenarbeit.</li> </ul>				
<b>Erzielte Erfolge:</b>				
<ul style="list-style-type: none"> <li>Ermöglichte das skalierte Wachstum für die Entwicklung von zwei weiteren neuen Flugzeugprogrammen (A400M, A350) in den folgenden zehn Jahren.</li> <li>International harmonisierte Prozesse in den HR und Finanzorganisationen</li> <li>Effiziente bereichsübergreifende Zusammenarbeit zwischen Programm und Vertriebsorganisation ohne Organisationsänderung</li> </ul>				
<b>Besondere Herausforderungen:</b>				

<b>Projektübersicht</b>				
5/2002 – 12/2002	<b>Unternehmen: Airbus</b>			
<b>Unternehmensbeschreibung: Hersteller von Luft- und Raumfahrzeugen</b>				
Branche: Luftfahrt	Umsatz: 70 Mrd. EUR	Anzahl Mitarbeiter: 100.000		
Ort: Blagnac, Frankreich	Internet: <a href="http://www.airbus.com">www.airbus.com</a>			
<b>Projekttitel: Airbus Code of Conduct</b>				
<b>Rolle / Hierarchie: Projektleiter</b>				
Verantwortungsbereich:	Umsatz:	Mitarbeiter: 30		
<b>Ausgangssituation beim Auftraggeber:</b> Es fehlte ein Governance-Modell für Airbus Commerical Aircraft und eines das divisionsübergreifend übernommen werden kann. Für den ersten unternehmensweiten Code of Conduct waren einige Textbausteine vorhanden, doch es fehlte auch das Konzept für das gesamte Dokument				
<b>Aufgaben:</b> Governance Modell und die erste Version des Airbus Code of Conduct erstellen durch die gezielte Einbindung der ranghohen Stakeholder aus allen Funktionsbereichen.				
<b>Ergriffene Maßnahmen:</b> Als Senior Manager Organisationentwicklung in der HR-Organisation des Executive Vice President initiierte und leitete ich die Erstellung des ersten unternehmensweiten Code of Conduct in enger Abstimmung mit allen Funktionsbereichen.				
<b>Erzielte Erfolge:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Erste Ausgabe des Airbus Code of Conduct</li> <li>• etablierte ein Governance-Modell, das divisionsübergreifend übernommen wurde.</li> </ul>				
<b>Besondere Herausforderungen:</b>				

Projektübersicht		
01/2001 – 05/2001	Unternehmen: Airbus	
Unternehmensbeschreibung: Hersteller von Luft- und Raumfahrzeugen		
Branche: Luftfahrt	Umsatz: 70 Mrd. EUR	Anzahl Mitarbeiter: 100.000
Ort: Blagnac, Frankreich	Internet: <a href="http://www.airbus.com">www.airbus.com</a>	
<b>Projekttitel:</b>		
<b>Aufholung Industrialisierungsverzögerung als Leiter Produktionstechnologie</b>		
<b>Rolle / Hierarchie:</b>	Projektleiter	
Verantwortungsbereich:	Umsatz: 250 Mio. EUR	Mitarbeiter: 60
<b>Ausgangssituation beim Auftraggeber:</b>		
Gemäß den Berichten der ersten Führungsebene war die Produktion des ersten A340-600 Flugzeugs (MSN 376) in Toulouse so weit verzögert, dass es nicht mehr möglich erachtet wurde, den Übergabemilestein an die Testpiloten in 5 Monaten noch halten zu können.		
<b>Aufgaben:</b>		
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Pünktliche Übergabe des Erstmusters des A340-600 an den Testpiloten.</li> </ul>		
<b>Ergriffene Maßnahmen:</b>		
Ich arbeite mit den Programm-, Engineering- und Produktionsteams organisationsübergreifend und länderübergreifend zusammen, um Kommunikationsdefizite zu überwinden und die Arbeitsweise zwischen den Teams zu vereinfachen.		
<b>Erzielte Erfolge:</b>		
Pünktliche Übergabe des ersten A340-600 Flugzeugs (MSN 376) in Toulouse an die Testpiloten eine Woche vor dem geplanten Termin		
<b>Besondere Herausforderungen:</b>		

<b>Projektübersicht</b>				
06/1999 – 05/2000	Unternehmen: Astrium (heute Airbus Defence & Space)			
<b>Unternehmensbeschreibung:</b>				
Astrium ist ein Hersteller von Raumfahrzeugen, Satelliten und Trägerraketen sowie ein Anbieter von militärischen und zivilen Satellitendienste wie Navigation, Erdbeobachtung und Kommunikation.				
Branche: Raumfahrt	Umsatz: 5 Mrd. EUR	Anzahl Mitarbeiter: 15.000		
Ort: Paris	Internet: <a href="http://www.airbus.com">www.airbus.com</a>			
<b>Projekttitle: Triebwerkselektronik Astrium Merger Integration als Projektleiter</b>				
<b>Rolle / Hierarchie: Abteilungsleiter</b>				
Verantwortungsbereich:	Umsatz: 4 Mio. EUR	Mitarbeiter: 16		
<b>Ausgangssituation beim Auftraggeber:</b>				
Astrium entstand aus der Fusion mehrerer Raumfahrtfirmen von der deutschen DaimlerChrysler Aerospace AG (DASA), dem französischen Aérospatiale-Matra und der spanischen CASA. Es bestanden mehrere Organisationen für die Triebwerkselektronik.				
<b>Aufgaben:</b>				
Unterschiedliche Organisationen für Triebwerkselektronik zusammenzuführen				
<b>Ergriffene Maßnahmen:</b>				
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Evaluierung der Fähigkeiten der unterschiedlichen Organisation</li> <li>• Erstellung Vorschlag für die zusammengeführte Organisation</li> </ul>				
<b>Erzielte Erfolge:</b>				
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Mein Team wurde ausgewählt für die Zielorganisation.</li> </ul>				
<b>Besondere Herausforderungen:</b>				

Projektübersicht				
10/1996 – 02/2000	Unternehmen: Astrium (heute Airbus Defence & Space)			
<b>Unternehmensbeschreibung:</b> Astrium ist ein Hersteller von Raumfahrzeugen, Satelliten und Trägerraketen sowie ein Anbieter von militärischen und zivilen Satellitendienste wie Navigation, Erdbeobachtung und Kommunikation.				
Branche: Raumfahrt	Umsatz: 5 Mrd. EUR	Anzahl Mitarbeiter: 15.000		
Ort: Paris	Internet: <a href="http://www.airbus.com">www.airbus.com</a>			
<b>Projekttitel:</b> Turnaround defizitärer Produkte				
<b>Rolle / Hierarchie:</b> Abteilungsleiter				
Verantwortungsbereich:	Umsatz: 2,5 Mio. EUR	Mitarbeiter: 16		
<b>Ausgangssituation</b> beim Auftraggeber:				
<ul style="list-style-type: none"> <li>Die internen Kosten der Triebwerkselektronik für chemische Satellitentriebwerke sind höher als das interne Kostenziel.</li> </ul>				
<b>Aufgaben:</b>				
<ul style="list-style-type: none"> <li>Kostenziel einhalten</li> </ul>				
<b>Ergriffene Maßnahmen:</b>				
<ul style="list-style-type: none"> <li>Bündelung der internen Aufträge für einzelne Satelliten über den gesamten Vertragsumfang für alle 5 Satelliten.</li> <li>Anpassung des Triebwerkselektronik-Entwurfs zu einer Standard-Einheit die alle Satellitenspezifikationen abdeckt.</li> </ul>				
<b>Erzielte Erfolge:</b>				
<ul style="list-style-type: none"> <li>Die Triebwerkselektronik für chemische Satellitentriebwerke erzielte ich einen Sondererlös von 30%</li> </ul>				
<b>Besondere Herausforderungen:</b>				

<b>Projektübersicht</b>				
10/1996 – 06/1997	<b>Unternehmen: Astrium (heute Airbus Defence &amp; Space)</b>			
<b>Unternehmensbeschreibung:</b>				
Astrium ist ein Hersteller von Raumfahrzeugen, Satelliten und Trägerraketen sowie ein Anbieter von militärischen und zivilen Satellitendienste wie Navigation, Erdbeobachtung und Kommunikation.				
<b>Branche: Raumfahrt</b>	<b>Umsatz: 5 Mrd. EUR</b>	<b>Anzahl Mitarbeiter: 15.000</b>		
<b>Ort: Paris</b>	<b>Internet: www.airbus.com</b>			
<b>Projekttitel:</b>				
<b>Auslieferung von Spannungsversorgungsmodulen mit korrigiertem Designfehler</b>				
<b>Rolle / Hierarchie: Projektleiter</b>				
<b>Verantwortungsbereich:</b>	<b>Umsatz:</b>	<b>Mitarbeiter: 16</b>		
<b>Ausgangssituation beim Auftraggeber:</b>				
Die Produktverantwortung für das Leistungsversorgungsmodul (128 Stück) der Lageregelung eines Konstellationskommunikationssatelliten habe ich in der Produktionsphase übernommen. Die Auslieferung der entwickelten Spannungsmodule für die Lageregelung des Globalstar Satelliten stand noch aus. Der Designfehler war noch unbekannt.				
<b>Aufgaben:</b>				
Auslieferung des Leistungsversorgungsmodul (128 Stück) der Lageregelung eines Konstellationskommunikationssatelliten an den Globalstar Kunden				
<b>Ergriffene Maßnahmen:</b>				
<ul style="list-style-type: none"> <li>• regelmäßigen Abstimmungsrunden mit Abnahmeverantwortlichen</li> <li>• aus den Testberichten erkannte ich einen systematischen Auslegungsfehler, und</li> <li>• Einleitung der Entwurfsanpassung und Reparatur der bereits hergestellten und abgenommenen Produkte ein</li> <li>• Auslieferung nach Korrektur</li> </ul>				
<b>Erzielte Erfolge:</b>				
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Reparierte Spannungsmodule funktionieren zuverlässig im Weltraum</li> </ul>				
<b>Besondere Herausforderungen:</b>				