

# Ergebnis und Schlussfolgerungen zur öffentlichen Anhörung zum Inmarsat-Geschäftsmodell „European Aviation Network“ im 2 GHz-Frequenzbereich

Die Bundesnetzagentur hat durch Mitteilung 679/2016 im Amtsblatt vom 01.06.2016 zum Geschäftsmodell des „European Aviation Network“ (im Weiteren: EAN) der Fa. Inmarsat angehört. Die hierbei eingegangenen Stellungnahmen zeigen, dass der im EAN anvisierte Einsatz der terrestrischen Bodenkomponenten kontrovers beurteilt wird:

- **Inmarsat, Deutsche Telekom, Nokia und Thales** sind an der Wertschöpfungskette bei der Umsetzung des Geschäftsmodells direkt beteiligt und befürworten das Projekt ohne Einschränkung.
- Ein **weiteres Unternehmen** sieht in dem Inmarsat-Projekt einen wichtigen Baustein für die künftige Versorgung von Fluggästen.
- Als weiterer Betreiber im MSS-2-GHz-Bereich setzt sich **EchoStar** ebenfalls für eine flexible Auslegung der regulatorischen Rahmenbedingungen ein.
- Die Mobilfunkunternehmen **Telefónica** und **Vodafone** führen insbesondere für sie nachteilig wirkende Synergieeffekte an. So ergäben sich wettbewerbliche Auswirkungen nicht nur abstrakt, sondern unmittelbar z. B. bei der Einbuchung von Kunden am Flughafen bzw. im Luftfahrzeug (Lock-in-Effekt).
- Die Firmen **Panasonic** und **ViaSat**, die eine Breitbandanbindung von Luftfahrzeugen ausschließlich über Satellit anbieten, sehen massive wettbewerbliche Auswirkungen durch den extensiven Einsatz der ergänzenden Bodenkomponenten.

Rechtsgrundlage für das EAN ist Art. 7 (1) der Entscheidung 626/2008/EG (sog. MSS-2-GHz-Entscheidung). Danach muss das EAN „im Einklang mit Art. 4 Absatz 1 Buchstabe c [der MSS-2-GHz-Entscheidung] und den nationalen und gemeinschaftsrechtlichen Rechtsvorschriften“ stehen. Das EAN oder vergleichbare Systeme sind daher insbesondere nach Maßgabe der folgenden sekundärrechtlichen EU-Vorschriften zu bewerten:

- a. **Entscheidung der Kommission 2007/98/EG** zur harmonisierten Nutzung von Funkfrequenzen in den 2-GHz-Frequenzbändern für die Errichtung von Satellitenmobilfunksystemen, hier insbesondere Art. 2 und 3 sowie die Erwägungsgründe 4 und 9.
- b. **Entscheidung des Europäischen Parlaments und des Rates 626/2008/EG** über die Auswahl und Genehmigung von Systemen, die Satellitenmobilfunkdienste (MSS) erbringen, hier insbesondere Art. 2, 4, 7 und 8 sowie Erwägungsgrund 18.
- c. **Entscheidung der Kommission 2009/449/EG** über die Auswahl der Betreiber europaweiter Systeme, die Satellitenmobilfunkdienste (MSS) erbringen.

Die Bundesnetzagentur stellt fest, dass das von Inmarsat angestrebte Geschäftsmodell zwar nicht direkt in diesen zugrundeliegenden Europäischen Normen abgebildet ist. Die Entscheidungen lassen jedoch einen Spielraum erkennen, der es ermöglicht, das Geschäftsmodell unter bestimmten Voraussetzungen zuzulassen.

In einer Stellungnahme hat zudem die Europäische Kommission erkennen lassen, in Bezug auf das EAN bis dato keine rechtlichen oder wettbewerblichen Probleme zu sehen.

Die Bundesnetzagentur erachtet aus diesen Gründen das EAN bei Einhaltung der nachfolgend aufgeführten Bedingungen für zulässig:

### **Sekundärrechtlicher Rahmen des Auswahlverfahrens**

- Vor der kommerziellen Bereitstellung des EAN müssen die im Anhang der Entscheidung 626/2008/EG aufgeführten Meilensteine erfüllt sein. Die Satellitenkomponente muss mithin betriebsbereit sein und dem Kunden angeboten werden.  
Hinweis: Im Falle von Störungen des Satellitensystems gilt Art. 8 (3) c der Entscheidung 626/2008/EG – unabhängiger Betrieb der ergänzenden Bodenkomponenten nicht länger als 18 Monate.
- Die Versorgungsaufgabe nach Artikel 4 (1) c der Entscheidung 626/2008/EG muss eingehalten werden.

### **Vermeidung von Wettbewerbsverzerrungen und Funkstörungen**

- Die im EAN genutzten terrestrischen Bodenkomponenten dürfen nur zur Funkanbindung von Flugzeugen und nicht für terrestrische Mobilfunkdienste eingesetzt werden.
- Gemäß Durchführungsbeschluss (EU) 2016-2317 darf zum Schutz terrestrischer Mobilfunknetze die Mobilfunkschnittstelle von im Flugzeug genutzten Mobilfunkendgeräten nur während des Fluges (zwischen Start- und Landevorgang) – in der Regel oberhalb 3000 Metern – aktiviert sein.
- Im Hinblick auf Verträglichkeitsuntersuchungen des ECC Report 233 („Adjacent band compatibility studies for aeronautical CGC systems operating in the bands 1980-2010 MHz and 2170-2200 MHz, 05/2015) ist der Betrieb des EAN nur während des Fluges (zwischen Start- und Landevorgang) ab 1000 Metern Mindestflughöhe zulässig.
- Es darf keine automatische Überleitung der Endgeräte der Fluggäste aus dem EAN in ein terrestrisches Mobilfunknetz erfolgen.
- Zur Sicherstellung einer effizienten Nutzung der Funkfrequenzen ist Inmarsat – unter Beachtung des deutschen und europäischen Wettbewerbsrechts – befugt, mit anderen Unternehmen Kooperationsvereinbarungen einzugehen, die es Letzteren ermöglichen, unter Beach-

tung der Vorgaben der Entscheidung 626/2008/EG die der Inmarsat zugeteilten MSS-2-GHz-Frequenzen sowohl über Satellit als auch über terrestrische Bodenkomponenten mitzunutzen oder darauf basierende Dienste anzubieten (vgl. Art. 9b (1) der Rahmenrichtlinie 2002/21/EG).

- Stellt Inmarsat MSS-2-GHz-Kapazitäten anderen Unternehmen zur Mitnutzung oder zum Dienstangebot bereit, müssen MSS-2-GHz-Kapazitäten auch Dritten auf deren Nachfrage diskriminierungsfrei bereitgestellt werden.
- Inmarsat sichert zu, mit Dritten über die in den beiden vorangegangenen Punkten ausgeführte Mitnutzung zu verhandeln.