OFFICE FOR COMMUNICATIONS
PRINCIPALITY OF LIECHTENSTEIN

AUSWERTUNG DER STELLUNGNAHMEN IM RAHMEN DER NATIONALEN KONSULTATION DES STANDARDANGEBOTS TAL KUPFER DER LKW

Konsultationsperiode: 7. August 2012 bis 17. September 2012

Stellungnahmen von: Telecom Liechtenstein AG, TON Total Optical Networks Anstalt. Supranet AG, Qualitynet AG, Newsnet Internet Services AG, Mobilkom (Liechtenstein) AG, TV-COM AG

Dieses Dokument bietet einen Überblick über die eingelangten Stellungnahmen im Rahmen der vom Amt für Kommunikation (AK) gemäss Art. 24(1) i.V.m. Art. 46 und 47 KomG durchgeführten nationalen Konsultation des Standardangebots TAL Kupfer der Liechtensteinischen Kraftwerke (LKW).

Es dient dem Zweck aufzuzeigen, inwiefern den Stellungnahmen und inhaltlichen Anmerkungen im Rahmen der Überarbeitung und bevorstehenden Genehmigungsverfügung, die die LKW noch zu weiteren Änderungen verpflichtet, berücksichtigt wurden.

Zu diesem Zweck werden nachfolgend die einzelnen Punkte der eingelangten Stellungnahmen zitiert und im Detail erörtert. Die Erörterung folgt der Abfolge bzw. Struktur der jeweiligen Stellungnahme. Auszüge aus den Stellungnahmen sind eingerahmt dargestellt.

Aus der Nicht-Befassung mit einem bestimmten Vorbringen oder dem nicht-expliziten Widerspruch lässt sich keine Zustimmung des AK zu diesen Punkten ableiten. Berücksichtigungswürdige Vorbringen finden direkten Eingang in die Konsultationsversion der Genehmigungsverfügung an die LKW zum Standardangebot TAL Kupfer.

Die eingelangten Stellungnahmen sind – soweit sie nicht berechtigten Geheimhaltungsinteressen unterliegen – im Originaltext auf der Webseite des AK veröffentlicht.

Vaduz, 26. November 2014

INHALTSVERZEICHNIS

Telecom Liechtenstein AG (TLI) 3

TON Total Optical Networks Anstalt (TON) 11

Supranet AG (Supranet) und Qualitynet AG (Qualitynet) 25

Sonstige 31

Telecom Liechtenstein AG (TLI)

Eingabe fristgerecht am 19. September 2012

Die Telecom Liechtenstein AG (TLI) hielt zu den einzelnen Punkten der Vertragsteile wie folgend wiedergegeben fest. Zur einfacheren Nachvollziehbarkeit werden die Ausführungen des AK unmittelbar in den einzelnen Passagen festgehalten.

Anmerkung zu „Standardvertrag TAL Kupfer“

4.3 Der Dienst wird nur angeboten in Zusammenhang mit bestehenden Teilnehmeranschlüssen und an Standorten der LKW, die über genügend Kapazität (inkl. Reserven) verfügen. Die ANB hat keinen Anspruch auf einen Ausbau.

Dieser Artikel ist nicht mit dem Grundversorgungsauftrag und den vorgegebenen Qualitätsparametern vereinbar und müsste demensprechend geändert werden.

Nach Meinung des AK ist durch die von den LKW veröffentlichten Technisch-Betrieblichen-Bedingungen (TBB) ausreichend gewährleistet, dass der Grundversorgungsauftrag der LKW erfüllt wird und die TLI so ihren Universaldienstverpflichtungen nachkommen kann.

Darüber hinaus hat die Regierung in der im 26. August 2014 veröffentlichten Eignerstrategie die diesbezüglichen Pflichten der LKW festgeschrieben. In Umsetzung dieser Eignerstrategie halten die LKW bereits jetzt Planungsrunden ab, die den bedarfsgerechten Ausbau der Netzinfrastruktur sicherstellen sollen.

4.4 TAL Kupfer wird nur an denjenigen Standorten angeboten, an denen .....

Gibt es zu diesem Punkt Ausnahmen oder wie ist dieser Punkt im Gegensatz zu der im Dokument Spektrum Management aufgezeigten Varianten zu verstehen?

Die entsprechende Bestimmung im Standardangebot wurde angepasst und entsprechend konkretisiert.

4. 6 Die Bestimmungen des Handbuchs Spektrum Management sind einzuhalten.

Wie kann der ANB diese Auflagen einhalten, wenn die Grundlagen der Kabelverseilung (4er Regel) fehlen? Diese Bestimmung muss entsprechend der Realität angepasst werden.

Zum Handbuch Spektrum-Management haben die LKW ausgeführt, dass dieses gerade gemeinsam mit den Betreibern überarbeitet wird. Das AK hat ergänzt, dass bis zum Abschluss dieser Überarbeitungen niemandem ein Nachteil aus der allfälligen Nichteinhaltung von Spektrum-Management-Vorschriften entstehen darf und im Zweifel die Regulierungsbehörde angerufen werden kann.

5.3 Die ANB darf den TAL Kupfer ausschliesslich für den tatsächlichen Bedarf zur Erbringung von elektronischen Kommunikationsdiensten nutzen. Der ANB ist es *nicht gestattet, die Kollokation Dritten weiterzuvermieten. Die Nutzung für andere* als *elektronische Kommunikationsdienste ist der ANB nicht gestattet.*

Wie kann die LKW sicherstellen, dass keine Untervermietung in den Racks stattfindet?

Die entsprechende Bestimmung im Standardangebot wurde angepasst.

6.10 Der ANB wird verpflichtet, eine Haftpflichtversicherung von mindestens 10 Mio. CHF abzuschliessen.

Diese Summe ist nach Ansicht von TLI überhöht. Im Gegenzug haftet LKW bis zu einer Summe von höchstens 10 Mio. CHF. Die Beträge sollten für alle Parteien gleich hoch sind und sich an der Realität des Telecommarktes angepasst werden.

Die entsprechende Bestimmung im Standardangebot wurde angepasst, da das AK die Meinung vertritt, dass es jedem Betreiber im Rahmen seiner unternehmerischen Entscheidung frei gestellt ist, ob er ein bestimmtes Risiko versichert oder nicht. Des Weiteren wurde die Haftung wechselseitig gleich ausgestaltet, sodass es hier keine Ungleichbehandlung mehr gibt.

9. 2. 1 Die LKW sind berechtigt, erstmals per 1. Januar des Folgejahres des Jahres, in welchem der Vertrag abgeschlossen wurde, Preisanpassungen vorzunehmen. Die Preisanpassung wird der ANB mindestens 30 Tage im Voraus schriftlich mitgeteilt. Die Preisanpassung gilt als genehmigt, wenn die ANB nicht schriftlich innerhalb eines Monats nach Zugang des Mitteilungsschreibens widerspricht und in jenem Fall durch Bezahlung der Rechnung der LKW, auf welcher die Preisanpassung enthalten ist.

TLI ist der Auffassung, dass Preisanpassungen von der Regulierungsbehörde genehmigt werden müssen, zumal es sich um einen regulierten Markt handelt. Aufgrund dieser Tatsache muss dieser Artikel entsprechend angepasst werden.

Der Punkt wurde dahingehend geändert, dass einseitige Änderungen durch die LKW nicht möglich sind. Wie die TLI zutreffend festhalten sind Änderungen grundsätzlich durch das AK zu genehmigen. Darüber hinaus wurde die Regelung dahingehend ergänzt, dass ein

Recht der Vertragspartner besteht, Änderungen des Standardvertrags nachzufragen, und die LKW verpflichtet sind, darüber ernsthafte Verhandlungen zu führen. Dies erscheint im Sinne eines Interessenausgleichs und als Umsetzung des Prinzips, dass privatrechtlichen Vereinbarungen grundsätzlich der Vorrang vor hoheitlichen Anordnungen zu geben ist, zur Anpassung des Standardangebots notwendig.

Anmerkung zu „Kontaktstellen zum Standardvertrag TAL Kupfer“

1.3. Installation I Inbetriebnahme
Name und E-Mail nicht klar (xxxxx).

Die entsprechende Bestimmung wurde angepasst.

Anmerkung zu „Handbuch Betrieb“ zu TAL Kupfer

2.2 *Prozesse (Tabelle1)*
TASL / T-TASL / SA-TASL müsste es nicht TAL heissen?

Die entsprechende Bestimmung im Standardangebot wurde angepasst.

3.2 *Technische Informationen (Tabelle 2)*
#01: Ist unter der Teilnehmernummer die Verbindungsnummer zu verstehen?
#01a: Was versteht man unter genügender Genauigkeit?

Obwohl die LKW keine nähere Determinierung der Bestimmung vorgenommen hat, ist es auch dem AK eine Konkretisierung nicht möglich. Zur Lösung allfälliger Probleme in der Praxis sei einerseits auf die Möglichkeit zur Schlichtung vor dem AK hingewiesen, die neu vorgesehen wurde. Andererseits besteht auch die Möglichkeit, im Rahmen der Konsultation im November 2014 konkrete Vorschläge für die Umsetzung zu machen, wenn die Historie zeigt, dass es mit dieser Bestimmung praktische Probleme gibt.

3. 3 Begründung der Ablehnung einer Bestellung
Wie ist dies im Zusammenhang mit der Grundversorgung zu verstehen?

Das AK geht davon aus, dass die LKW immer ausreichend TALs zur Verfügung hat und zur Verfügung stellt, dass die Grundversorgung der Bevölkerung gesichert ist. Dem AK sind auch keine Fälle bekannt, wo dies nicht der Fall gewesen wäre. Nachdem die LKW im Handbuch Betrieb zusagen, dass sie auf Wunsch des Anbieters eine detaillierte Begrün-

dung der Ablehnung durchführen und Alternativvarianten anbieten, hält es eine detaillierte Beschreibung nicht für notwendig. Im Zweifel steht es einem Anbieter immer frei, die Regulierungsbehörde anzurufen.

4. 1 Störungsmeldung und -behebung. Störungen und Mängel sind von der ANB telefonisch der Störungsannahmemeldestelle zu melden. Eine nicht gemeldete Störung gilt nicht als existent und die ANB kann somit keine Rückerstattung für nicht erfüllte Dienstqualitätsspezifikation geltend machen.
Dieser Punkt hat TLI mit LKW anders gelöst. Der Artikel muss den derzeitigen Abmachungen angepasst werden.

Entsprechend dem Marktbeherrschungsbescheid M4 haben die LKW die Pflicht, alle Anbieter gleich zu behandeln. Die funktionelle Einhaltung dieser Gleichbehandlungspflicht ist für das AK von grösster Bedeutung.

Aktuell geht das AK davon aus, dass sämtliche Bezieher von Vorleistungsprodukten im Ergebnis gleich behandelt werden bzw. alle die gleichen Konditionen erhält.

Sollte die TLI – oder andere Anbieter – diesen Umstand anders beurteilen, so ersucht das AK um Stellungnahmen im Rahmen der nationalen Konsultation.

4.1.1 Das WEB Interface oder die Pikett-Nummer ist der offizielle Entry Point für alle TAL Störungsmeldungen
Hier stellt sich die Frage welches nun der offizielle Entry Point für alle TAL Störungsmeldungen ist. Nach Ansicht TLI sollte dies genauer spezifiziert sein.

Die entsprechende Bestimmung wurde dahingehend angepasst, dass ausschliesslich die Pikett-Nummer der offizielle Entry-Point ist.

4.1.3 #02 Ist der Endkunde der ANB innerhalb von 5 Werktagen nicht erreichbar, wird der Störungsbehebungsprozess geschlossen.
Wie ist zu verfahren, wenn ein Kunde Werktätig ist und während 5 Werktagen nicht erreichbar ist? Diese Bestimmung muss entsprechend angepasst werden, damit TLI einen kundenfreundlichen Service anbieten kann.

Die Bestimmung wurde um folgenden Satz ergänzt: „Die Weiterbearbeitung wird mit dem Anbieter koordiniert. Der Anbieter sucht den Kontakt mit dem Endkunden und eröffnet den Störungsprozess erneut, sobald der Endkunde erreichbar ist.“. Damit entspricht die Regelung nach Meinung des AK den notwendigen Anforderungen.

4. 1.4 Die Störungsbehebungszeit ist definiert durch den Störungseingangszeitpunkt und den Störungsbehebungszeitpunkt. Die Störungsbehebungszeit läuft nur während den Supportzei-

ten. Die folgenden Zeiten gelten als "Suspend" Zeiten und werden von der Störungsbehebungszeit abgezogen:
Diese Bestimmungen sind keineswegs mit den Vorgaben "Qualität des Universaldienstes gemäss VKND, Anhang 1" abgestimmt. Nach diesen Bestimmungen kann TLI diese Vorgaben nicht einhalten. Dieser Punkt muss mit TLI abgestimmt werden.

Dem AK sind keine konkreten Fälle bekannt, bei denen die im Universaldienst vorgesehene Entstördauer nicht eingehalten worden wäre. Darüber hinaus sieht die LKW in ihrem aktuellen Standardangebot weitergehende SLAs vor.

4.3.1 Die Avisierung erfolgt pro betroffener TAL via E-Mail direkt zur ANB.
Die derzeitige Abmachung ist per Excel-Tabelle. Hierzu soll der Artikel den gegebenen Tatsachen angepasst werden. Bei Änderungen auf dem letzten Leitungsabschnitt ist durch die ANB zudem der Zugang zum UP (Überführungspunkt, Anschlusskasten) sicherzustellen. Der UP gehört zur TAL, daher muss die LKW den Zugang sicherstellen und nicht der ANB. Für den Anschlusskasten ist die LKW verantwortlich.

Die entsprechende Bestimmung wurde angepasst.

Anmerkung zu „Handbuch Leistungsbeschreibung“ zu TAL Kupfer

In der Leistungsbeschreibung wird nur der TAL Anschluss beschrieben. T-TAL und SA-TAL sind in der Einleitung erwähnt, aber werden nicht beschrieben.

Die entsprechenden Bestimmungen wurden ergänzt bzw. angepasst.

Anmerkung zu „Handbuch Technik“ zu TAL Kupfer

2. 1 Übergabe des Dienstes
Punkte 2.1.1 bis 2.1.3
Was ist jeweils mit Netz LKW gemeint?

2. 1. 3 Übergabe einer shared access Entbündelung
Für was stehen L, P, A in der Skizze?

2.4 Die elektrischen Parameter
Aus Sicht TU muss eine TAL mindestens die Eigenschaften, der in der Grundversorgung festgelegten Produkte erfüllen (ADSL2+). Und nicht nur Voice.

2. 5.4 Massnahmen im Bereich von Hochspannungen sind in der Verordnung SR734. 1 im Art. 12 geregelt.

Da es sich hier um eine Schweizer Verordnung handelt, stellt sich die Frage ob die Bestimmungen auch anwendbar sind für das Fürstentum Liechtenstein. Wenn ja, müsste der Auszug im Handbuch Technik eingebaut werden.

Sämtliche genannte Punkte wurden entsprechend ergänzt bzw. angepasst.

4. Leitungsreserven im Anschlussnetz
Dieser Artikel ist nicht mit dem Grundversorgungsauftrag und den vorgegebenen Qualitätsparametern vereinbar und müsste demensprechend geändert werden.

Das AK kann die grundsätzliche Notwendigkeit zum Vorhalten entsprechender Reserven nachvollziehen und beurteilt auch die vorgesehenen Reservegrössen als adäquat und nachvollziehbar.

Darüber hinaus sind dem AK keine praktischen Fälle bekannt, bei denen mit der Begründung mangelnder Reserve eine Leitung nicht hergestellt worden wäre. Schliesslich haben die LKW zu diesem Punkt nachvollziehbar ausgeführt, dass die entsprechenden Reserven lediglich in den Stammkabeln vorrätig gehalten würden, wo es faktisch nicht zu Engpässen kommt. Aus all diesen Gründen wird von einer Verpflichtung zur Änderung abgesehen. Sollten die Leitungsreserven tatsächlich in bestimmten Einzelfällen als problematisch angesehen werden, steht es jeder Partei frei, das AK zur Schlichtung anzurufen.

Anmerkung zu „Handbuch Spektrum Management“ zu TAL Kupfer

1.4 Regel für Sternvierer
Punkte 1.5 bis 1.10
Wie wird die Einhaltung dieser Vorschriften überprüft? Ansonsten sind dies reine "Friendliness Rules"

1. 7 Zugelassene Technologien (Tabelle 2)
Warum werden hier die Swisscom-Werte und nicht die Werte gemäss ETSI-Empfehlung übernommen?

1. 9 Ausgeschlossene Technologien
In 1.5.1 ist zu lesen, dass die Entfernung prinzipiell kurz gehalten werden soll. Warum wird daher SHDSL ab abgesetztem Standort nicht erlaubt? Wie überwacht die LKW dies? Kann dies immer sichergestellt werden?

1. 7. 1 Ausnahmen für Sicherheitsbelange
Dies hat Bedeutung für schweizerische Netze mit ihren speziellen Anwendungen. Wie ist hier der Zusammenhang mit dem Netz vom Fürstentum Liechtenstein zu verstehen?

2.2 Abbildung 4: Externe Schnittstelle "Antrag zur Annahme neue Technologie und Anpassung SpM-Regelwerk"
Die Abbildung 4 entspricht einem rein schweizerischen Dokument mit den Begriffen FDA und Swisscom. Generell ist zu bemerken, dass die Begrifflichkeiten diese Dokumente auf

liechtensteinische Gegebenheiten (Abläufe, Technik und Administration) angepasst werden sollten. Das Dokument entspricht vollständig dem Swisscom-Dokument. Nach unserem Verständnis müsste eine Quellenangabe gemacht werden. Es entsteht zudem der Eindruck die LKW hätten diese Untersuchungen angestellt, das der Realität nicht entspricht.

Wie bereits oben ausgeführt, ist das Handbuch Spektrum-Management derzeit Gegenstand von multilateralen Verhandlungen. Das AK teilt die Auffassung der LKW, dass das Spektrum-Management aufgrund der vertikalen Separation von Netz- und Dienstebetreibern nur von allen Stakeholdern gemeinsam erarbeitet werden kann.

Insofern ist das AK mit dem Vorschlag der LKW, das Handbuch Spektrum-Management gemeinsam zu überarbeiten, einverstanden. Klarstellend sieht das AK vor, dass erstens das Ergebnis der Verhandlungen dem AK anzuzeigen ist und dass das Standardangebot dahingehend zu ergänzen ist, dass bis zur Festlegung eines gemeinsamen Standpunktes keinem Betreiber Verpflichtungen auferlegt werden bzw. niemandem Nachteile entstehen dürfen. Im Zweifel kann das AK zur Schlichtung gemäss Art 59 KomG angerufen werden.

Anmerkung zu „Handbuch Abrechnung“ zu TAL Kupfer

3 *Rechnungen - .... Die Rechnung wird von den LKW in Papierform per Post verschickt.*
TLI ist der Meinung, dass auch bei Bedarf elektronische Rechnungen zur Anwendung kommen sollten.

5.2 Frist für den Widerspruch
Diese Bestimmungen sind nicht konsumentenfreundlich und dadurch erfährt der ANB einen Nachteil, wenn er innert einer bestimmten Frist nicht reagiert. Diese Bestimmung sollte etwas grosszügiger ausgestaltet werden (längere Frist).

6 Fehlende Rechnungsinformationen
Sind die Rechnungsinformationen der LKW unwiderruflich nicht mehr verfügbar, so kann LKW auch die Durchschnittswerte der letzten drei Monate für die Rechnung nehmen. Dieser Artikel widerspricht sich.

Die Bestimmungen wurden entweder entsprechend angepasst oder sind nach Meinung des AK gerechtfertigt. Zusätzlich werden die LKW aufgefordert, die Anrufungsmöglichkeit des AK als Schlichtungsstelle explizit im Rahmen des Rechnungseinspruchs aufzunehmen.

Anmerkung zu „Anhang Standortliste“ zu TAL Kupfer

Die Zeile **.Netz** Anschlussnetz (abgesetzte Einheit AXE-10)" ist verwirrend. AXE-10 ist zudem ein Auslaufmodell und sollte evtl. durch Voice-Switch oder ähnliches ersetzt werden.

Da der Anhang Standortliste in der Letztversion, die dem AK zur Genehmigung vorliegt, entfernt wurde, hat das AK die LKW aufgefordert, die Standortliste wieder als Bestandteil des Standardvertrags vorzusehen. In einer Zwischenversion, die dem AK vorgelegt wurde, wurde der Verweis auf AXE-10 entfernt.

TON Total Optical Networks Anstalt (TON)

Eingabe fristgerecht: 14. September 2012

Die Total Optical Networks Anstalt (TON) führt aus wie folgt:

Wortwahl "ANB"
Nach unseren Recherchen gibt es keine "ANB" Alternative Netz-Anbieter innerhalb der EU Gesetzgebung oder anders formuliert und gefragt "Alternative Netz-Anbieterin" zu was? In den von uns vorliegenden EU-angegliederten deutschsprachigen Dokumenten werden Telekomanbieter die auf die bereitgestellten Telekom-Netzressourcen zugreifen, "Entbündelungspartner" oder ""Entbündelungspartnerin"genannt. Wir empfehlen für eine förderliche Kooperation unter Partnern zwischen LKW (Netzprovider) und Telekomanbietern den Wortlaut ANB zu überdenken.

Die Bezeichnung wurde dahingehend angepasst, dass der Standardvertrag in der zu genehmigenden Letztversion jeweils von Anbieter (im Sinne des Kommunikationsgesetzes) spricht.

Darüber hinaus ist einleitend festzuhalten, dass sämtliche Punkte, die die TON in ihrer Stellungnahme unter der Überschrift „Standpunkt TON“ thematisiert durch die Überarbeitungen der LKW bzw. die vom AK im Rahmen der Genehmigungsverfügung auferlegten, verpflichtenden Änderungen, berücksichtigt wurden.

Zu den einzelnen, detaillierten Punkten hät das AK wie folgt fest:

Anmerkung zu Standardvertrag TAL Kupfer

2.0 Wiederspruch/Unklar: Was gilt: Punkte 2 bis 2. 7 oder Dokument "Anlage zum Standardvertrag"

Die Reihenfolge, in der die einzelnen Dokumente zur Anwendung gelangen, wurde entsprechend richtig gestellt.

2.2.1 Die AGB der LKW sehen wir nicht für den Vorleistungsmarkt geeignet.

Die Anmerkung wurde dahingehend umgesetzt und berücksichtigt, dass den LKW aufgetragen wird, die AGB nicht als Vertragsbestandteil aufzuführen.

2.7 Gemäss diesem Punkt hat dieses Dokument die höchste Gewichtung. Somit kann LKW immer auf diese Punkt verweisen wo Unverbindlichkeit und einseitige Auslegungen zu Gunsten der LKW enthalten sind! Dieser Punkt sollte überarbeitet werden.

Die Reihenfolge, in der die einzelnen Dokumente zur Anwendung gelangen, wurde entsprechend richtig gestellt.

3.3 Einseitig und Unklar: Diesen Punkt bitte verständlicher aufsetzen und ergänzen durch Bemerkung: Diesen Punkt haben die Vertragspartner und nicht nur die ANB zu akzeptieren.

Die Anmerkung wurde dahingehend umgesetzt, dass die Bestimmung generell und wechselseitig zwischen den Vertragspartner zu gelten hat – etwa dadurch, dass immer die Daten des Absenders heranzuziehen sind.

4.3 Zu hart formuliert: Die ANB hat keinen Anspruch auf einen Ausbau. Entweder entfernen oder detaillierter Formulieren.

An der Bestimmung, wonach der Anbieter keinen Anspruch auf einen Ausbau hat, wurde nichts geändert, da es dem Wesen des entbündelten Zugangs entspricht, dass Zugang nur zu bestehenden Teilnehmeranschlüssen gewährt wird. Zusätzlich wurde aber im Lichte eines bedarfsorientierten Netzausbaus und in Umsetzung der von der Regierung erlassenen Eignerstrategie vorgesehen, dass die LKW die Ausbaupläne mindestens halbjährlich in einem Planungsgremium abstimmen, in welchem die effektiven Bezüger von Netzinfrastrukturressourcen dieses Vertrages vertreten sind.

4.5 Zu hart formuliert: Entweder entfernen oder detaillierter Formulieren (nach Konsultation / Planungsrunde) Vorschlag: Die LKW können die Standortliste TAL Kupfer *für Ausbauten* jederzeit
einseitig anpassen.

Die Bestimmung wurde angepasst und präzisiert.

5.0 es sind keine Pflichten der LKW aufgeführt!

Die Pflichten der LKW ergeben sich aus der Zusammenschau sämtlicher Dokumente, die das Standardangebot umfasst.

5.3 sollte unter Punkt 6 (Leistungen und Pflichten der ANB) aufgeführt werden Thema Regelung-Kollokation sollte nicht im TAL-Kupfer-Vertrag aufgeführt werden Punkt erweitern mit: "Untereinander den ANB die gemeinsame Nutzung gestattet ist"

Die Bestimmung wurde angepasst.

5.4 Auskünfte über das LKW-Portal sind unverbindlich. Der Entbündelungspartner benötigt gewisse Sicherheiten sprich Verbindlichkeiten. Wo sind diese ersichtlich? (Reihenfolge Vertragsbestandteile hat diese Dokument die höchste Gewichtung. Somit kann LKW immer auf diese Punkt verweisen oder?)

Die Bestimmung wurde von den LKW ersatzlos gestrichen.

5.6 Einseitig: machen keine Rückerstattung und kann zudem ausserhalb geplanter Wartungsfenster Leitungen unterbrechen. Ergänzen: Bei Grobfahrlässigkeit und leichter Fahrlässigkeit die LKW haften.
Gleich wie in Punkt 6.8 von LKW gefordert.

Aus Sicht des AK ist an der Bestimmung zur rückerstattungsfreien Unterbrechung von Leitungen in bestimmten, näher definierten Einzelfällen nichts zu beanstanden. Die Haftungsregelungen wurden im Punkt Haftung generell wechselseitig ausgestaltet.

6.9 kann so nicht versichert werden. Risiken müssen der Versicherung aufgelistet werden.

6.10 + 6.11 Bitte präzisieren in Bezug auf reine Vermögensschäden. (Standard ist hier CHF 500'000)

6.12 Betriebsunterbrüche infolge Schäden können nicht versichert werden. Kennt LKW eine Versicherung die dies abdeckt?

6.13 Ist keine Pflicht oder Leistung der ANB sondern unter Punkt 5 Leistungen und Pflichten der LKW

Welche Haftpflicht hat/deckt die LKW ab? Je nach Schadenereignis ist eine durchgehende Versicherungsdeckung von Vorteil => Ergänzung des Vertragsentwurfs

8.1 Unklar: Punkte 5.11, 6.5 und 9.2 von welchem Dokument.
Punkte 5.11, 6.5 und 9.2 können wir nicht finden

Die Bestimmungen zur Haftung wurden grundlegend überarbeitet, wobei sämtliche hier erwähnte Punkte entsprechend berücksichtigt wurden. Hinsichtlich der Haftpflichtversicherung vertritt das AK die Meinung, dass es jedem Betreiber im Rahmen seiner unternehmerischen Entscheidung frei gestellt ist, ob er ein bestimmtes Risiko versichert oder

nicht. Des Weiteren wurde die Haftung wechselseitig gleich ausgestaltet, sodass es hier keine Ungleichbehandlung mehr gibt.

9 Anpassung des Vertrages kann so nicht akzeptiert werden
Vertragsanpassungen, Preisen sollen dem AK vorgelegt werden und das AK soll nach Konsultation über Preise und Vertragsanpassungen entscheiden/genehmigen.

Der Punkt wurde dahingehend geändert, dass einseitige Änderungen durch die LKW nicht möglich sind. Wie die TON zutreffend festhält, sind Änderungen grundsätzlich durch das AK zu genehmigen. Darüber hinaus wurde die Regelung dahingehend ergänzt, dass ein Recht der Vertragspartner besteht, Änderungen des Standardvertrags nachzufragen, und die LKW verpflichtet sind, darüber ernsthafte Verhandlungen zu führen. Dies erscheint im Sinne eines Interessenausgleichs und als Umsetzung des Prinzips, dass privatrechtlichen Vereinbarungen grundsätzlich der Vorrang vor hoheitlichen Anordnungen zu geben ist, zur Anpassung des Standardangebots notwendig.

10.4 Retournieren und Rückbau innert 10 Tagen ist zu kurz. Vorschlag 40 Tage
Bevor die ANB schadenersatzpflichtig wird sollte die LKW vorhergehend das AK anrufen.

Die Bestimmung wurde von den LKW ersatzlos gestrichen.

10 Ergänzung: Unter welchen Bedingungen kann die LKW dem Entbündelungspartner kündigen?
Schutz des Entbündelungspartners gegen möglichen, geschäftsschädigenden Einfluss der LKW

Nachdem die LKW gemäss der gültigen Marktbeherrschungsanordnung zur Leistung des entbündelten Zugangs verpflichtet ist, scheidet eine ordentliche Kündigung aus Sicht des AK zwangsläufig aus. Sollte es im Einzelfall tatsächlich zu Streitigkeiten über die Kündigungsmöglichkeit der LKW kommen, kann aufgrund der neu eingefügten Bestimmung zur Schlichtung jederzeit das AK angerufen werden.

11.2.6 Unklar: Punkte 13 / Gerichtsstand von was verletzt?

Die Bestimmung bzw. der Verweis wurden richtig gestellt.

11.3 Bevor LKW Dienstleistungen ausserordentlich kündigen kann, sollte vorerst der Weg über eine Schlichtung und/oder das AK durchlaufen sein.

Das AK verpflichtet die LKW, im Standardvertrag einen neuen Punkt „Schlichtung“ einzufügen, der die explizite Anrufungsmöglichkeit der Regulierungsbehörde im Fall von Streitigkeiten oder Meinungsverschiedenheiten aus dem gegenständlichen Standardangebot vorsieht (Art. 59 KomG) und die Verpflichtung für beide Vertragspartner beinhaltet, an der Schlichtung teilzunehmen.

12 Ergänzung: Was folgt bei Verletzung der Geheimhaltungspflicht => Konventionalstrafen

Aus Sicht des AK erscheint eine detailliertere oder strengere Regelung der Geheimhaltungspflicht weder notwendig noch sinnvoll zu sein. Von einer behördlichen Anordnung einer Änderung wird daher abgesehen. Sollte zwischen den Parteien Einigkeit über die Notwendigkeit einer Anpassung dieser Regelung bestehen, steht es Ihnen frei, entsprechende Verhandlungen darüber zu führen und dem AK die geänderte Bestimmung zur Genehmigung vorzulegen.

Weiteres: Es fehlen aus unserer Sicht die Punkte: - Streitigkeiten - Schlichtung - Abtretung durch Rechtsnachfolge Da gemass 2.7 das Dokument "vorliegender Vertrag" in jedem Fall gegenüber den anderen Vertragsurkunden vorgeht, haben im Detail beschriebene Anhange keine Wirkung mehr. Ist dem so?

Sämtliche der hier erwähnten Punkte wurden durch entsprechende Regelungen berücksichtigt. Hinsichtlich der Rechtsnachfolge hält das AK die bestehenden Regelungen des Gesellschaftsrechts insbesondere in Kombination mit der Anrufungsmöglichkeit des AK für ausreichend, sodass es im Standardangebot keiner zusätzlichen Regelung bedarf.

Hinsichtlich der von TON aufgeworfenen Frage, vertritt das AK die Meinung, dass die detaillierteren Regelungen der einzelnen Dokumente gemäss dem Grundsatz „Lex specialis derogat legi generali“ jedenfalls Vorrang vor dem „Standardvertrag“ haben, weshalb die LKW verpflichtet werden, den Punkt entsprechend anzupassen.

Anmerkung zu "Anlage zum Standardvertrag TAL Kupfer"

1.1 Unklar /Ist hier das Dokument "Handbuch Leistungsbeschrieb" gemeint? 1.3 Keine Informationen zu 'Weitere Dokumente zum Vertrag" gefunden Auflistung Dokument "Spektrum Management .. " und "Anhang Standortliste" fehlen/nachführen

Wiederspruch/Unklar: Was gilt: Punkte 2 bis 2.7 aus" Standardvertrag TAL Kupfer" oder dieses Dokument "Anlage zum Standardvertrag"

Im Rahmen der Überarbeitung ist die Anlage zum Standardvertrag TAL Kupfer gestrichen worden. Den Umstand, dass Verweise auf einzelne Dokumente teilweise unklar waren, hat das AK aufgegriffen und der LKW aufgetragen, einheitliche Bezeichnungen sowohl im File-Name wie auch in der im Dokument aufscheinenden Benennung vorzusehen.

Anmerkung zu "Handbuch Leistungsbeschreibung" zu TAL Kupfer

2 Übersicht und Beschreibung T-TAL und SA-Tal fehlen

Die Beschreibungen wurden angepasst und präzisiert.

5.1 Die Support- Zeiten für gewöhnliche Teilnehmeranschlüsse sollten erweitert werden von 07:00 bis 18:30 Uhr erweitert werden.

Die von TON angesprochenen Supportzeiten finden sich nur mehr im Handbuch Betrieb. Von der Verpflichtung zum Anbieten der von TON geforderten Supportzeiten sieht das AK ab, weil die LKW nunmehr zusätzlich auch eine Express-Herstellung innerhalb von 2 Arbeitstagen vorsieht. Nach Ansicht des AK ist dieser Massnahme der Vorzug vor einer generellen Erweiterung der Support Zeiten zu geben.

5.3 Die Support- Zeiten für gewöhnliche Teilnehmeranschlüsse sollten erweitert werden von 07:00 bis 18:30 Uhr erweitert werden.

Die von TON angesprochenen Supportzeiten finden sich nur mehr im Handbuch Betrieb. Von einer Erweiterung der Standard-Support-Zeiten konnte insofern abgesehen werden, als die LKW nunmehr zusätzliche Entstörklassen und eine Entstörung gegen Kostenübernahme auch ausserhalb der Support-Zeiten vorsieht.

Express-Neuschaltungen innerhalb 5 Tage wie bis anhin fehlen

Abgesehen davon, dass die Herstellfrist für Neuschaltungen generell auf 5 Arbeitstage verkürzt wurde, sehen die LKW nunmehr zusätzlich auch eine Express-Herstellung innerhalb von 2 Arbeitstagen vor.

Für Business und Sicherheitsrelevanten Kupferanschlüssen wie Bankomaten, EC-Dienstleistungen, Alarmierungssysteme fehlt ein "erweiterter Netzservice" mit Service Levels und gesondertes monatliches Entgelt.
Eine durchgehende Sicherstellung sollte gewährleistet sein, ohne dass der Entbündelungspartner das volle Risiko tragen muss.

Wir empfehlen eine Unterteilung in Standard, Business und Premium mit festgelegten Definitionen der Störungsannahme (7x24), Störungsbehebung (5x12, 6x12, 7x24) und Reparaturzeiten innerhalb zB. 24, 8 und 6 Stunden.

Im Handbuch Betrieb sind nunmehr zwei erweiterte Netzservices (SLAs) vorgesehen, die sowohl eine erweiterte Verfügbarkeit eines Technikers wie auch raschere Störungsbehebungszeiten vorsehen. Nach Meinung des AK ist mit diesen erweiterten SLAs (Business und Top) den Bedürfnissen des Marktes Rechnung getragen.

Anmerkung zu "Handbuch Preise" zu TAL Kupfer

Wir erachten die Preise generell gegenüber den anderen EU Ländern als zu hoch.
Dass das Kupfernetz von der einen staatseigenen Tochter (TLI) zur anderen sprich LKW verkauft wurden und nun wieder Abschreibung an einem Netz das mehrheitlich schon bezahlt wurde wieder in das Kostenrechnungsmodell einfliesst, kann unsererseits nicht nachvollzogen werden.
Dasselbe gilt auch für die anstehende Übernahme der Swisscom.

Zum Beispiel in
Österreich 2 Draht Einmalig 52.62 Euro / Monatlich 5.87 Euro,
Deutschland 2 Draht Monatlich 10.20 Euro

Im sehr gut ausgebauten Kupfernetz Liechtenstein bedarf es aus unserer Sicht keine grossen Ausbauten sprich Investitionen mehr. Die Kosten sollten sich, nach unserem ermessen, mehrheitlich auf Betriebs- und Unterhaltsarbeiten und Umlegungen beschränken.

Gemäss dem zugrundliegenden Marktbeherrschungsbescheid, erfolgt die Entgeltfestlegung für den Zugang zur Teilnehmeranschlussleitung kostenorientiert auf Grundlage der historischen Vollkosten unter allfälliger Beachtung internationaler Vergleichswerte. Die konkrete Entgeltberechnung erfolgt aufgrund des – in der Zwischenzeit vom AK am 7. Oktober 2014 genehmigten – Kostenrechnungsmodells der LKW.

Die Kosten für Teilentbündelung sind so nicht tragbar= siehe Argumente "Generelles zum physischen Netzzugang"

Aufgrund der im Handbuch Technik vorgenommenen Klarstellung, was konkret unter einer T-TAL zu verstehen ist – nämlich die Bereitstellung von zwei zusammenhängenden TALs,

die zwei Endpunkte verbinden und im Übergabeverteiler der AVE oder im VT überführt werden - erscheint das für T-TAL vorgesehene Entgelt (nämlich das Doppelte einer einzelnen TAL) nachvollziehbar. Gleichzeitig sei angemerkt, dass das AK die Verwendung des Begriffs T-TAL für diese „Standortverbindungen“ als verwirrend empfindet. Trotzdem werden die Regelungen zur T-TAL zumindest vorläufig in der von den LKW vorgelegten Form genehmig, um nicht „ohne Not“ in bestehende und im liechtensteinischen Markt gewachsene Begriffe einzugreifen.

Ergänzung: Einmalige Kosten für Überführungskabel vom HV zum HDF fehlen im Vertrag "TAL Kupfer". Im "Handbuch Betrieb" TAL-Kupfer wird auf Überführungskabel hingewiesen.

Ergänzung: Kosten für Expressschaltungen fehlen

Ergänzung: "erweiterter Netzservice/Service Level"
Vorschlag: Monatlichen Zusatzkosten für Business von CHF 2.00 und Premium von CHF 3.50

Weiteres fehlt aus unserer Sicht:
- Pauschale Verrechnungssätze für Kupfermessung TAL, Erweiterung und Reduktionen von z.B. 8-Draht auf 4 Draht und umgekehrt.
- Verrechnungssätze innerhalb und ausserhalb der Arbeitszeiten.
- Pönalen/Penaltys/Entschädigung bei übertreten der Service-Bereitstellung und Verfügbarkeit fehlen.

Sämtlichen Kritikpunkten wurde durch die Neufassung der Preislisten TAL und KOL entsprochen.

Anmerkung zu "Handbuch Betrieb" zu TAL Kupfer

2 Übersicht und Beschreibung T-TAL und SA-Tal fehlen

Die Beschreibungen wurden im Handbuch Technik angepasst und präzisiert.

2.1.1 Die Produktionsmenge von .. . für Neuaufschaltung, Umschaltungen auf SA-TAL und Umlegungen, sollte auch bei Abwesenheit oder Ferien von Mitarbeitern LKW garantiert sein.

Die im Handbuch Betrieb vorgesehenen Fristen gelten absolut und sind nicht von Ferien oder der Verfügbarkeit (bestimmter) Techniker abhängig.

2.2 Bestätigung via WEB-Services sollten max. 1 Arbeitstag dauern.

Von einer generellen Verkürzung der im entsprechenden Punkt vorgesehenen Frist sieht das AK ab, da es nachvollziehbar ist, dass die notwendigen Abklärungen so lang dauern können Lediglich bei der Expressherstellung wird die LKW verpflichtet, die Frist auf einen Arbeitstag zu verkürzen.

2.2 Enthält alte Begriffe wie TASL, T-TASL und SA-TASL.

Die Begriffe wurden angepasst und korrigiert.

2.2 In diversen Prozessabschnitten unter Bemerkung steht "Der Auftrag ist mit "Kunde informiert mit .. . " Ist hier nicht der Entbündelungspartner gemeint?

Die Begriffe wurden angepasst und korrigiert.

2.2 Reaktive Störungsbehebung unter Dauer ist "je nach SLA" gewünscht

Entsprechende Bestimmungen zu den SLAs wurden ergänzt.

2.2 Leitungswechsel unter Dauer ist "je nach SLA" gewünscht 2.2 Umschaltung unter Eingang fehlt LKW und/oder Entbündelungspartner. Unter Dauer sollten min. 21 Arbeitstage für einen funktionierenden Informationsfluss LKWEntbündelungspartner zum Endkunden bestehen. Somit hat der Entbündelungspartner zu seinen Kunden 1 Tag für dessen Ankündigung zur Verfügung. 2.2 Prozess Informationsfluss an die betroffenen Entbündelungspartner im Störungsfall (Kabelschaden, Grossstörung) fehlt

Sowohl die Prozessbeschreibungen, die Regeln zur Störungsbehebung wie auch die Regeln zur Grossstörung wurden gravierend überarbeitet und im Sinne der Anbieter verbessert.

3.2 Wie Prozess #01 Punkt 2. Der Entbündelungspartner kann keine Teilnehmernummer bei inaktiver Leitung mitteilen.

Die Regelung ist nicht verpflichtend und stellt lediglich eine Vereinfachung und mögliche Beschleunigung im Ablauf dar, wenn die Teilnehmernummer des vorigen Kunden bekannt ist.

3.3 Was ist gemeint mit: Ein Kupferausbau ist nicht vorgesehen und wird nicht abgeklärt?

Die LKW stellen inhaltlich klar, dass zur allfälligen Problemlösung kein Neu-Ausbau mit Kupfer erfolgt.

Wie bereits oben ausgeführt, steht das AK auf dem Standpunkt, dass das neu vorgesehene Betreibergremium, im Rahmen dessen die LKW die Ausbaupläne mindestens halbjährlich mit den relevanten Anbietern abstimmen, ausreichend zur Festlegung des notwendigen und bedarfsgerechten Ausbaus beitragen kann.

3.4 Unvollständig: Es fehlen für Neuschaltung T-TAL und SA-TAL

Dieser Kritikpunkt wurde dahingehend umgesetzt, dass die LKW verpflichtet wird klarzustellen, dass sämtliche der beschriebenen Prozesse für sämtliche Leistungen gelten, wenn nicht für einzelne Leistungen besondere Prozesse gelten.

3.4 Prozess #03- Überführungspunkt Verteiler *(HDF) und UPK-Punkt* (Falls mehrere ..)

3.4 Prozess #03a Ergänzung. Nach Auftragsprüfung wird der Auftrag innerhalb 2 Werkstagen *nach Auftragseingang (Zeitstempel COM-Web)* bestätigt.

Das AK sieht von einer Änderung dieser Regeln ab, steht aber im Rahmen der Schlichtung zur Verfügung, wenn das Fehlen der Bestimmungen tatsächlich zu Problemen führen sollte.

3.4 Prozess #04: Ergänzung. Die Leitung wird geschaltet und .,End-to-End" gemessen. Der Entbündelungspartner erhält als Abschluss die IBN mit dem Leitungsverlauf und den Überführungspunkten.

Der Prozess sieht in der zu genehmigenden Version 1.3 des Handbuchs Betrieb eine entsprechende end-to-end Messung der Funktionalität vor. Die Forderung der TON wurde also entsprechend umgesetzt.

3.8 Slamming: Wir empfehlen den ersten Satz durch diesen zu ersetzen.
Unter Slamming versteht man das Umstellen eines Endkunden-Telefonanschlusses auf einen neuen Betreiber, ohne den Kunden über diesen Vorgang zu informieren.

Das AK sieht von der Übernahme dieses Vorschlags ab, weil das Problem bei Slamming tatsächlich die grundsätzlich unberechtigte Erteilung eines Auftrags – nämlich ohne entsprechenden Auftrag des Endkunden – ist und nicht das tatsächliche Umstellen.

4.1 Wir würden die Bürozeiten gerne von 07:00 bis 18:30 Uhr sehen.

Das AK sieht von einer Anpassung der vorgeschlagenen Bürozeiten ab, da nach dem Dafürhalten des AK einerseits die Bürozeiten der LKW für die normalen Bestell- und Kündigungsprozesse ausreichend sind, und andererseits im Störungsfall erweiterte Serviceklassen (SLAs) verfügbar sind. .

4.1.2 - des Abschnitts zwischen dem Abschluss *(HDF!UPK) des Verbindungskabel über den HV bis zum Überführungspunkt (UPIUPK) beim Endkunden.*

Das AK versteht die textliche Ausgestaltung der LKW dahingehend, dass sie für die gesamte Leitung vom Übergabeverteiler bis zum Endkunden/dem Beginn der Hausverkabelung zuständig ist. Da dies nach Meinung des AK die zutreffende Strecke ist, sind keine Änderungen dieser Bestimmungen notwendig. Sollte es im Einzelfall tatsächlich zu einem Verantwortlichkeitsproblem im Fall einer Störung kommen, steht es den Parteien frei, das AK zwecks Schlichtung anzurufen.

4.1.2 Während der Störungsbehebung und *nach Info an den Entbündelungspartner* dürfen die LKW die .. .

Das AK geht davon aus, dass bei einer gestörten Leitung keine gesonderte Meldung an den Anbieter über eine (kurzfristige und bloss vorübergehende) Unterbrechung der Leitung zu Zwecken der Störungsbehebung durch die LKW notwendig ist.

4.1.3 Es fehlen T-TAL und SA-TAL
4.1.3 Es fehlt der Prozess bei Kabelschaden und Grossstörungen.
4.1.4 Punkt ergänzen mit den "erweiterter Netzservice" bzw. Service Levels Standard, Business, Premium Bedingungen.

Siehe dazu bereits oben. Die Prozesse wurden entsprechend überarbeitet und erweiterte Netzklassen vorgesehen.

4.2 Formulierung zu Hart: Bevor eine Kündigung erfolgt, sollten vorgängig andere Schritte unternommen worden sein wie Leitung ausserBetrieb nehmen, informieren usw.

Die Passage wurde entsprechend überarbeitet und entspricht jetzt nach Meinung des AK den Anforderungen des Marktes.

4.3 Wartungsarbeiten sollten *21 Werktage* im Voraus angekündigt werden. Somit hat der Entbündelungspartner zu seinen Kunden 1 Tag für dessen Ankündigung zur Verfügung.

Das AK sieht von einer Änderung dieser Bestimmung ab, steht aber im Rahmen der Schlichtung zur Verfügung, wenn die Vorankündigungszeit in Einzelfällen tatsächlich zu Problemen führen sollte.

Anmerkung zu "Handbuch Technik" zu TAL Kupfer

2.1.2 Schema mit Beschreibung ist unklar.
2.1.1-2.1.3 Was ist mit dem eingekreisten LKW Netz darstellungsmassig gemeint.

Die Skizzen wurden von den LKW überarbeitet und bieten einen entsprechenden Überblick über die einzelnen Leistungen. Das AK sieht derzeit keine Notwendigkeit für eine Änderung. Betreffend der grundsätzlichen Kritik an dem Begriff T-TAL im gegebenen Zusammenhang sei auf die obigen Ausführungen verwiesen.

2.2 Ergänzen mit: dass wenn eine Leitung ausgeschaltet wird der Entbündelungspartner gleichzeitig informiert wird.

Der Punkt wurde entsprechend angepasst und sieht jetzt die Information des Anbieters

4. -10% bei einer Kabeldimension ab 31 *bis 150* Kupferdoppeladern *ab 151 Kupferdoppeladern 20a/b Adern Reserve*

4. Ergänzung: Bei der Hausverkabelung besteht hiervon keine Betriebsreserve
Bei Ressourcenknappheit gilt der Grundsatz "first come first served"

Das AK kann die grundsätzliche Notwendigkeit zum Vorhalten entsprechender Reserven nachvollziehen und beurteilt auch die vorgesehenen Reservegrössen als adäquat und nachvollziehbar.

Darüber hinaus sind dem AK keine praktischen Fälle bekannt, bei denen mit der Begründung mangelnder Reserve eine Leitung nicht hergestellt worden wäre.

Schliesslich haben die LKW zu diesem Punkt nachvollziehbar ausgeführt, dass die entsprechenden Reserven lediglich in den Stammkabeln vorrätig gehalten würden, wo es faktisch nicht zu Engpässen kommt. Aus all diesen Gründen wird von einer Verpflichtung zur Änderung abgesehen. Sollten die Leitungsreserven tatsächlich in bestimmten Einzelfällen als problematisch angesehen werden, steht es jeder Partei frei, das AK zur Schlichtung anzurufen.

Hinsichtlich der Hausverkabelung sieht das AK keine Möglichkeit, Regeln zum Vorsehen einer Reserve vorzusehen, da die Hausverkabelung im Eigentum und Verantwortungsbereich der Hauseigentümer steht.

Anmerkung zu "Handbuch Abrechnung Produkte" zu TAL Kupfer

5.3 Sollte die ANB mit dem Ergebnis nicht einverstanden sein, *so kann Sie die Schlichtung (AK) anrufen.*

Eine entsprechende Regelung wurde vorgesehen.

Anmerkung zu "Handbuch Definition und Abkürzungen" zu TAL Kupfer

2 Überdenken des Begriffs ANB zu Entbündelungspartner(in)

Der Begriff wurde einheitlich auf Anbieter geändert, was in Anbetracht der Definition dieses Begriffs im KomG sinnvoll erscheint.

2 Diverse Abkürzungen und Erklärungen wie AV, Backhaul, COM-WEB, HV, HOF, SATAL, Slamming, Service Fullfillment-Erklärung, Appointment, ... sind nicht enthalten.

Das AK bedauert, dass die LKW nicht durchgängig alle Abkürzungen und Begriffe erläutert, sieht jedoch von einer entsprechenden Verpflichtung ab, da das Standardangebot nach Meinung des AK in der aktuellen Version mit den geforderten Änderungen ausreichend klar, verständlich und nachvollziehbar ist. Wenn für einen bestimmten Fall keine Definition vorgenommen wurde, ist im Zweifel das allgemeine Verständnis ausschlaggebend und nach den zivilrechtlichen Regeln auszulegen.

Anmerkung zu "Handbuch Spektrum Management" zu TAL Kupfer

In Anbetracht des Umstands, dass das Handbuch Spektrum-Management derzeit Gegenstand von multilateralen Verhandlungen zwischen den LKW und den Anbietern ist, sieht das AK von einer detaillierten Kommentierung der Ausführungen in der Stellungnahme von TON ab.

Das AK teilt jedoch wie bereits oben ausgeführt die Auffassung der LKW, dass das Spektrum-Management aufgrund der vertikalen Separation von Netz- und Dienstebetreibern nur von allen Stakeholdern gemeinsam erarbeitet werden kann.

Insofern ist das AK mit dem Vorschlag der LKW, das Handbuch Spektrum-Management gemeinsam zu überarbeiten, einverstanden. Klarstellend sieht das AK vor, dass erstens das Ergebnis der Verhandlungen dem AK anzuzeigen ist und dass das Standardangebot dahingehend zu ergänzen ist, dass bis zur Festlegung eines gemeinsamen Standpunktes keinem Betreiber Verpflichtungen auferlegt werden bzw. niemandem Nachteile entstehen dürfen. Im Zweifel kann das AK zur Schlichtung gemäss Art 59 KomG angerufen werden.

Anmerkung zu "Anhang Standortliste" zu TAL Kupfer

Nach dem Dafürhalten des AK funktionieren Informationsweitergabe und Bezug von Kollokationsräumen ausreichend gut. Sollte in einem konkreten Einzelfall eine benötigte Information von den LKW nicht bereitgestellt werden, steht es dem Anbieter frei, das AK zur Schlichtung anzurufen.

Da die Liste der TON ausserdem viele Elemente enthält, die in einer statischen Liste nicht abgebildet werden können, erscheint die Aufnahme diese Informationen als unzweckmässig und unzumutbar aufwändig.

Supranet AG (Supranet) und Qualitynet AG (Qualitynet)

Supranet und Qualitynet haben gleichlautende Stellungnahmen im Rahmen der Konsultation eingebracht, weshalb sie der Einfachheit halber in diesem Abschnitt gemeinsam behandelt werden. Da sich grosse Teile der Stellungnahmen mit jener der TON überschneiden, sei bezüglich dieser Teile auf die obigen Ausführungen zur TON verwiesen. Die sonstigen Ausführungen von Supranet und Qualitynet lauten wir folgt:

Anmerkung zu „Standardvertrag TAL Kupfer“

Zu "1 Gegenstand des Vertrages"

Ziff. 1.1:
In der gegenständlichen Bestimmung ist von einer "zumutbaren" Nachfrage die Rede, obwohl die gesetzliche Grundlage, namentlich Art. 23 Abs. 1 lit. d KomG, das Tatbestandsmerkmal der "Zumutbarkeit" gar nicht kennt. Vielmehr ist in Übereinstimmung mit der einschlägigen Richtliniengrundlage (Art. 8 bis 13 der Zugangsrichtlinie) Zusammenschaltung und Zugang im erforderlichen Umfang und
ohne weitere Voraussetzungen zu gewähren. Der Begriff "zumutbaren" ist daher ersatzlos zu streichen.

Die Formulierung des Standardvertrages orientiert sich wörtlich an den Ausführungen der zugrundeliegenden Verfügung betreffend die marktbeherrschende Stellung der LKW, wo es in Spruchpunkt 2.1 heisst: „Die Liechtensteinischen Kraftwerke haben gemäss Art. 23 Abs. 1 Bst. d KomG und Art. 37 Abs. 1 VKND jedem anderen Betreiber auf zumutbare Nachfrage physischen Zugang zu Teilnehmeranschlussleitungen […] zu gewähren.“

In der Begründung zur Verfügung wird dazu ausgeführt:

Die LKW haben im Sinne einer Eventualmassnahme grundsätzlich auf zumutbare Nachfrage den Zugang zu CUDA-Teilnehmeranschlussleitungen (Full Access) einschliesslich gemeinsamen Zugang (Shared Access) und Zugang zu Teilabschnitten (Teilentbündelung) und dafür notwendiger Annex-Leistungen (z.B. Kollokation, Backhaul, etc.) zu gewähren. In Fragen der Zumutbarkeit (Reasonable Request), die nicht durch das Standardangebot abgedeckt werden, kann das Amt für Kommunikation angerufen werden.

Im Ergebnis ist die „zumutbare Nachfrage“ also einerseits auf mögliche/vom Anbieter gewünschte Erweiterungen der Leistungen anzuwenden und andererseits stellt sie sicher, dass die LKW bestimmte Ressourcen nicht unökonomisch, auf Kosten aller anderen Anbieter zur Verfügung stellen muss.

Das AK sieht daher von einer Änderung dieser Passage ab, stellt aber noch einmal klar, dass im Fall einer streitigen Auslegung des Begriffs der Zumutbarkeit das AK zur Schlichtung angerufen werden kann.

Zu "2 Vertragsbestandteile"

Ziff. 2.2 und 2.4:
Die angeführten Vertragsbestandteile, namentlich die Geschäftsbedingungen der LKW (Ziff. 2.2.1), die Leistungsbeschreibungen (Ziff. 2.2.3), die organisatorischen Abwicklungen (Ziff. 2.2.5) sowie die sonstigen Detailregelungen (Ziff. 2.2.6) erscheinen insofern problematisch, als die nachfolgende Ziff. 2.4 vorsieht, dass geänderte bzw. angepasste Vertragsbestandteile vorbehaltlich Ziff. 2.6 jeweils durch Unterzeichnung einer neuen aktualisierten Anlage, welche sämtliche aktuellen Vertragsbestandteile aufführt, zwischen den Parteien vereinbart werden soll. Es stellt sich in diesem Zusammenhang die Frage, ob die Geschäftsbedingungen der LKW tatsächlich Gegenstand einer solchen Vereinbarung zwischen den beiden Parteien sind und der (mögliche) Fall mitbedacht wurde, dass für einzelne Vertragspartner die neuen und für anderen alte Geschäftsbedingungen gelten? All dies kann wohl nicht praktikabel und im Sinne einer harmonisierten Anwendung der Standardverträge sein.

Die Bestimmung wurde – wie bereits oben detailliert ausgeführt – entsprechend angepasst.

Ziff. 2.5:
Die "konkreten Dienstleistungen", welche im Rahmen von Einzelvereinbarungen bezogen werden können, sind näher zu umschreiben, weil ansonsten solche Einzelvereinbarungen, die - zufolge der Geheimhaltungspflicht nach Ziff. 12 des Standardvertrags nur den jeweiligen Parteien bekannt sein werden - ein Einfallstor für diskriminierende Sonderbehandlungen einzelner Vertragspartner sein können.

Die Bestimmung wurde dahingehend angepasst, dass die konkreten Dienstleistungen einheitlich über die elektronische Bestellplattform der LKW abzuwckeln sind, weshalb eine Ungleichbehandlung der Nachfrager ausgeschlossen werden kann.

Zu "4 Allgemeine Voraussetzungen der TAL Kupfer"

Ziff. 4.3:
Die Wendung "über genügend Kapazität (inkl. Reserven)" erscheint zu unbestimmt, weil allein die LKW über die Frage der vorhandenen Kapazität entscheiden und dadurch auch die Diskriminierung einzelner Vertragspartner möglich ist. Es ist zumindest vorzusehen, dass im Streitfall eine unabhängige Stelle, z.B. die Regulierungsbehörde im Rahmen einer Schlichtung nach Art. 59 KomG, über diese Frage entscheidet.

Die Möglichkeit das AK zur Schlichtung anzurufen wird generell vorgesehen, sodass auch eine Befassung des AKs in Streitfällen über ungebügende Kapazitäten möglich ist. Darüber hinaus sieht das Standardangebot eine konkrete Begründungspflicht im Fall der Ablehnung vor.

Zu "6 Leistungen und Pflichten der ANB"

Ziff. 6.4:
Die Informations- bzw. Auskunftspflicht ist auf die reinen anschlusstechnisch relevanten Daten (insbesondere die Anbindung an das Stromnetz) zu beschränken.

Das AK hält die von den LKW vorgesehenen Daten für gerechtfertigt, da diese zB für das Spektrum-Management notwendig sind. Sollte es im Einzelfall tatsächlich zu einer nach Meinung des Anbieters ungerechtfertigten Informationsanfrage kommen, steht es den Beteiligten frei, das AK zur Schlichtung anzurufen.

Ziff. 6.8:
Die (äusserst strenge) Haftungsregelung für die ANB steht in eklatanten Widerspruch zur Haftungsbeschränkung der LKW gern. Ziff. 8 des Standardvertrags, weshalb zur Vermeidung eines Ungleichgewichts bzw. einer Diskriminierung der ANB entweder die gegenständliche Haftungsbestimmung derjenigen nach Ziff. 8 anzugleichen ist, oder umgekehrt.

Ziff. 6.9 ff:
Die (rigorosen) Versicherungsvorschriften für die ANB sind nur dann vertretbar, wenn von den jeweiligen Versicherungspolicen auch Schäden Dritter, nicht in Vertragsverhältnis mit den LKW involvierten Personen erfasst sein sollen und müssen. Für die zu gewärtigenden Schäden der Vertragsparteien und allenfalls anderer ANB erscheint die gegenständliche Mindesthaftungssumme von CHF 10 Mio. pro Ereignis und Versicherungsjahr unverhältnismässig hoch. Dies umso mehr, als die LKW selbst die eigene Haftung unter Ziff. 8.2 auf den durchschnittlichen Jahresumsatz der LKW mit der ANB, maximal jedoch auf CHF 10 Mio. beschränkt haben.

Die entsprechenden Bestimmungen im Standardangebot wurden angepasst, da das AK die Meinung vertritt, dass es jedem Betreiber im Rahmen seiner unternehmerischen Entscheidung frei gestellt ist, ob er ein bestimmtes Risiko versichert oder nicht. Des Weiteren wurde die Haftung wechselseitig gleich ausgestaltet, sodass es hier keine Ungleichbehandlung mehr gibt.

Zu "7 Preise und Konditionen"
Die von den LKW vorgeschlagenen Preise und Konditionen sind soweit und solange in Ordnung, als sie gleichmässig angewendet und verrechnet werden. Problematisch ist in diesem Zusammenhang allerdings der Umstand, dass dem Vernehmen nach bestimmte Vertragspartner Sonderkonditionen, wie etwa eine Monatspauschale unter Einschluss eines Mengenrabatts, erhalten. Diese diskriminierende Praxis ist einzudämmen, indem ex-

plizit vorzusehen ist, dass die entsprechenden Abrechnungen den Anbietern / Netzbetreibern zugänglich gemacht, zumindest aber der Regulierungsbehörde zu Kontrollzwecken vorgelegt werden müssen.

Entsprechend dem Marktbeherrschungsbescheid M4 haben die LKW die Pflicht, alle Anbieter gleich zu behandeln und insbesondere keine Rabatte zu gewähren. Die Einhaltung dieser Gleichbehandlungspflicht ist für das AK von grösster Bedeutung.

Aktuell geht das AK davon aus, dass sämtliche Bezieher von Vorleistungsprodukten im Ergebnis gleich behandelt werden und die gleichen Konditionen erhalten.

Sollte die Supranet – oder andere Anbieter – diesen Umstand anders beurteilen, so ersucht das AK im Anlassfall um entsprechende Mitteilung, damit diesem Umstand im Detail nachgegangen werden kann.

Zu "8 Haftung"
Die gegenständlichen Haftungsbestimmungen bevorzugen die LKW im Vergleich zu den Anbietern / Netzbetreibern unverhältnismässig, weshalb hier - wie bereits im Kommentar zu Ziff. 6.8 gefordert - eine Angleichung bzw. Harmonisierung herbeizuführen sei.

Die Haftungsregelungen wurden – wie bereits ib ausgeführt – im Standardangebot mittlerweile wechselseitig gleich ausgestaltet, sodass es hier keine Ungleichbehandlung mehr gibt.

Zu "9 Anpassungen des Vertrages"
Die hier geregelten einseitigen Vertragsanpassungen sind ersatzlos zu streichen, weil sie dem Konsensualprinzip widersprechen. Stattdessen ist ausnahmslos die einvernehmliche Vertragsänderung I-anpassung vorzusehen.

Der Punkt wurde dahingehend geändert, dass einseitige Änderungen durch die LKW nicht möglich sind. Allfällige Änderungen sind grundsätzlich vorab durch das AK zu genehmigen.

Darüber hinaus wurde die Regelung dahingehend ergänzt, dass ein Recht der Vertragspartner besteht, Änderungen des Standardvertrags nachzufragen, und die LKW verpflichtet sind, darüber ernsthafte Verhandlungen zu führen. Dies erscheint im Sinne eines Interessenausgleichs und als Umsetzung des Prinzips, dass privatrechtlichen Vereinbarungen grundsätzlich der Vorrang vor hoheitlichen Anordnungen zu geben ist, zur Anpassung des Standardangebots notwendig.

Zu "11 Ausserordentliche Beendigung des Vertrages"

Ziff. 11.2.5:

Die Verunmöglichung der Leistung durch behördliche Restriktionen oder Auflagen sowie die Verletzung der Geheimhaltungspflicht (richtigerweise gem. Punkt 12) sollten keine wichtigen Kündigungsgründe darstellen. Letzteres insbesondere auch deshalb, weil die Geheimhaltungspflicht im Widerspruch zu der im liberalisierten Markt notwendigen Transparenz steht und daher ohnedies ersatzlos zu streichen ist (dazu sogleich).

Das AK sieht die von den LKW als ausserordentliche Kündigungsgründe angeführten Umstände als gerechtfertigte Gründe an, aus denen der Vertrag ausserordentlich gekündigt werden kann. Das AK geht aufgrund der bisherigen Erfahrungen davon aus, dass die LKW aufgrund ihrer Stellung als öffentliches Versorgungsunternehmen von der Möglichkeit einer ausserordentlichen Kündigung nur sehr zurückhaltend Gebrauch machen werden. Da ausserdem die Möglichkeit besteht, in sämtlichen Streitigkeiten aus dem Standardvertrag das AK als Schlichtungsstelle anzurufen, ist die praktische Bedeutung des ausserordentlichen Kündigungsrechts auf ein absolutes Minimum beschränkt.

Ziff. 11.3:
Die Kündigungsfrist von 30 Tagen ist in diesem Zusammenhang zu kurz, stattdessen ist eine solche von drei bis sechs Monaten vorzusehen, um den betroffenen Anbietern / Netzbetreibern die notwendige Zeit zur Restrukturierung seiner Infrastruktur bzw. seines Angebots zu geben.

Da den LKW das Kündigungsrecht nach Punkt 11.3 nur im Fall des Dahinfalls oder der Änderung der gesetzlichen Verpflichtung, aufgrund derer der Vertrag geschlossen wurde, zusteht, und diese Umstände wohl schon lang vor dem tatsächlichen Inkrafttreten bekannt werden würden, sieht das AK keine Notwendigkeit die Bestimmung zu ändern. Auch hier gilt zudem das oben zur Anrufungsmöglichkeit des AK im Streitfall Ausgeführte.

Zu "12 Geheimhaltung"
Die gegenständliche Bestimmung ist ersatzlos zu streichen, um zu vermeiden, dass mit einzelnen Anbietern / Netzbetreibern Sondervereinbarungen zum Nachteil der anderen Mitbewerber getroffenen werden. Im Rahmen der gegenständlichen Standardverträge und dazu allenfalls abgeschlossener Einzelvereinbarungen werden keine sensiblen Geschäftsdaten verwendet, deren absoluter Schutz notwendig wäre. Vielmehr ist im liberalisierten Markt volle Transparenz hinsichtlich der Verträge und Konditionen der LKW und der einzelnen Vertragspartner zu fordern.

Wie aus Punkt 12.1.1 ersichtlich gilt die Verpflichtung zur Geheimhaltung nur für Betriebs- und Geschäftsgeheimnisse. Gemäss Punkt 12.1.2 gilt die Verpflichtung zur Geheimhaltung explizit nicht für Tatsachen, Informationen und Daten, die zum allgemeinen Stand der Technik gehören, von der Regulierungsbehörde aufgrund der jeweils geltenden Rechtslage veröffentlicht werden oder ohne Zutun und Verschulden der geheimhaltungsverpflichteten Partei sonst öffentlich zugänglich oder bekannt sind.

Aus all diesen Gründen ist die Regelung in der vorliegenden Form geeignet, die Geheimhaltung von nachvollziehbarer Weise als Betriebs- und Geschäftsgeheimnis der LKW (aber auch des Anbieters) klassifizierten Informationen sicher zu stellen.

3. Handbuch Leistungsbeschreibung - Teilnehmeranschlussleitung (TAL) Kupfer

Zu "Bereitstellung und Betrieb"
Ziff. 5.1:
Die Realisierungszeit von 15 Werktagen ist viel zu lang und mind. auf die Hälfte zu verkürzen. Eine kürzere Realisierungszeit ist den LKW auch möglich und zumutbar, weil sie durch die heute praktizierte (diskriminierende) Sonderbehandlung des incumbent im Bereich des Service Fulfillment unter Beweis stellen, dass sie in Bezug auf Service und Realisierungszeiten sowie Preisgestaltung allen Vertragspartnern und nicht nur dem incumbent bessere Konditionen anbieten könnten, wenn sie nur wollten.
Ausserdem ist die von den LKW heute praktizierte (diskriminierende) Sonderbehandlung des incumbent in Bezug auf den (autonomen) Zutritt zu den Kollokationsräumen endgültig zu beseitigen und in den Standardverträgen explizit festzuhalten, dass ausser den LKW kein anderer bzw. alle Vertragspartner (autonomen) Zutritt zu den Kollokationsräumen haben.

Die Herstellfrist für Neuschaltungen wurde generell auf 5 Arbeitstage verkürzt. Zusätzlich wird eine Express-Herstellung innerhalb von 2 Arbeitstagen vorgesehen. Der Forderung nach einer Verkürzung der Herstellfrist wurde also entsprochen.

Entsprechend dem Marktbeherrschungsbescheid M4 haben die LKW die Pflicht, alle Anbieter gleich zu behandeln. Die Einhaltung dieser – am Ergebnis gemessenen – Gleichbehandlungspflicht ist für das AK von grösster Bedeutung. Aktuell geht das AK davon aus, dass sämtliche Bezieher von Vorleistungsprodukten im Ergebnis gleich behandelt werden, weshalb es der Forderung auf ausdrückliche Untersagung des (autonomen) Zutritts zu den Kollokationsräumen nicht nachkommt.

Sollte sich herausstellen, dass diese Gleichbehandlung durch die vorgesehenen Massnahmen (Verkürzung der Herstellfrist, erweiterte Netzservices, …) nicht gewährleistet ist, behält sich das AK die Überprüfung der diesbezüglichen Bestimmungen ausdrücklich vor.

Sonstige

TV-COM AG, Newsnet Internet Services AG und mobilkom (liechtenstein) AG haben zwar die Möglichkeit zur Stellungnahme im Rahmen der nationalen Konsultation genutzt, verweisen aber lediglich auf die Stellungnahme der TON bzw. der Supranet/Qualitynet, weshalb auf die obigen Ausführungen verwiesen wird.