AMT FÜR KOMMUNIKATION
FÜRSTENTUM LIECHTENSTEIN

Protokoll

Thema	**Round Table betreffend die Konsultation der Verfügungsentwürfe Standardangebot TAL, Standardangebot KOL und Entgelte**
Datum, Zeit	11. Dezember 2014, 13:30 – 16:30
Ort	AK
Teilnehmer	**HOI Internet AG (HOI)** Erich Durrer **Liechtensteinische Kraftwerke (LKW)** Jörg Lüchinger, Ruedi Schlegel **Telecom Liechtenstein AG (TLI)** Aldo Frick, Paul Bürzle **TON Total Optical Networks Anstalt (TON)** Christof Bernet **Supranet AG (Supranet)** Dominik Müller **Qualitynet AG (Qualitynet)** Franz Brosi **Amt für Kommunikation (AK):** Kurt Bühler, German Bell, Silvio Giorgetta, Markus Skarohlid
Sitzungsleitung	Kurt Bühler
Protokoll	M. Skarohlid
Aktenzeichen	3803.05-LKW (StdA TAL, StdA KOL, Entgelte)
Protokoll Ver.	final

Geht an:	Veröffentlichung auf AK-Webseite
Kopie an:	Teilnehmer
Beilage:	---

Kurt Bühler begrüsst die Anwesenden und führt mit einem geschichtlichen Abriss des bisherigen Verfahrensablaufs in das Thema ein. Er unterstreicht, dass der gegenständliche Round Table, der vom AK initiiert wurde, eine Plattform für direkte Diskussionen der betroffenen Betreiber bieten soll, dass es aber keine Preisverhandlungen geben kann, da die Entgelte aufgrund der regulatorischen Vorgaben berechnet und genehmigt werden.

Als kritische Schwerpunkte wurden im Rahmen der Stellungnahmen massgeblich zwei Themenbereiche identifiziert:

- Ungleichbehandlung bei Schaltungen
- die im Kupferbereich neu vorgesehenen erweiterten Netzservices (SLAs).

Das AK führt einleitend aus, dass das Ziel der Verfügung war, eine faktische Gleichbehandlung zwischen TLI und den anderen Betreibern (ISPs) zu erreichen, auch wenn die TLI aufgrund der historischen Entwicklung uneingeschränkten Zugang zu den Kollokationen hat und deshalb selbst Schaltungen vornehmen kann. Der Preis für die Schaltungen ergibt sich aus dem KRM, das mit Verfügung vom 7. Oktober 2014 genehmigt wurde, und der für eine Schaltung tatsächlich aufzuwendenden Arbeitszeit. Diese sind wiederum vom entsprechenden Mengengerüst abhängig.

Die LKW halten fest, dass die vorgesehenen Prozesse diskriminierungsfrei sind.

Dem hält HOI entgegen, dass es sich nach seiner persönlichen Wahrnehmung schon so darstellt, dass die ISPs gegenüber der TLI diskriminiert werden.

Supranet hält dazu fest, dass die Schaltzeiten schlechter sind und dass auch der Fristenlauf unklar ist. Supranet und Qualitynet stellen den entsprechenden Ablauf (Bestellung, Eingang Durchführung) und die Unklarheiten, ab wann die vorgesehene Herstellfrist tatsächlich zu laufen beginnt, dar. Sie kommen zu dem Ergebnis, dass wenn weder Tag des Bestelleingangs noch der Tag der Fertigstellung für die Fristberechnung mitzählt, die Herstellfrist tatsächlich sogar 7 Tage (1+5+1) betragen kann.

Die LKW bieten an, die Regelung insofern klarer zu gestalten, dass bei Eingang einer Bestellung bis zu einer bestimmten Uhrzeit – z.B. 10.00 Uhr - der Tag des Bestelleingangs in die Frist eingerechnet wird. Geht die Bestellung nach dieser festzulegenden Zeit ein, wird der Tag der Bestellung nicht in die Frist eingerechnet. Zur Klärung wird als Beispiel bei einer Herstellfrist von 5 Arbeitstagen festgehalten: geht die Bestellung am Montag um 9.00 Uhr ein, erfolgt die Schaltung bis spätestens Freitag; geht die Bestellung am Montag um 15.00 Uhr ein, erfolgt die Schaltung bis spätestens Montag darauf. Alle Betreiber signalisieren eine grundsätzliche Zustimmung zu diesem Prozess bzw. dieser Vorgehensweise.

Laut Supranet ist auch der Umzug eines Kunden für die ISPs häufig ein Problem, weil der Kunde zwar an die Telefonleitung denkt, im Fall des Shared Access aber nicht an seine Breitbandleitung. Dies führe in der Praxis häufig dazu, dass der Kunde erst nach dem Umzug bemerkt, dass sein Breitbandanschluss nicht mitübersiedelt wurde und dann entsprechenden Druck auf den ISPs für eine möglichst schnelle Übersiedelung ausübt. Ein Zugriff auf das Leitungsmanagement-Tool könnte das Problem der fehlenden Information eventuell auch erleichtern.

Die LKW erwidern darauf, dass ein Zugang zum NetDocs gegen ein entsprechendes Entgelt für jeden ISPs möglich sei. Da der NetDocs Zugang noch neu sei, müssten die LKW Einkaufs- und Lizenzpreis noch festlegen. Hinsichtlich des grundsätzlichen Prozesses bei einem Umzug hält LKW fest, dass dieser vorsehe, dass die TLI die LKW über einen bevorstehenden Umzug informiert und die LKW diese Info an den ISP des Breitbanddienstes weitergeben. Sollte dieser Prozess in der Praxis nicht funktionieren, muss über eine Verbesserung nachgedacht werden. Da das geschilderte Problem allerdings seinen Grund nicht im Standardangebot, sondern in einem tatsächlich vorgesehenen Prozess liegt, wird die Lösung ausserhalb des Round Table erfolgen.

HOI kommt noch einmal auf das Thema der Ungleichbehandlung zurück und führt aus, dass die einzige Möglichkeit für eine unmittelbare Gleichbehandlung sei, dass es den ISPs gestattet wird, Schaltungen direkt selbst durchzuführen. Dieser Vorschlag ist für die LKW nicht umsetzbar und ausgeschlossen, da die LKW im Fall des direkten Zugriffs auf die Infrastruktur die Verantwortung für das Netz aus der Hand geben würden. Supranet argumentiert, dass für den Fall der Ablehnung dieses Vorschlags die direkte Schaltmöglichkeit auch der TLI verwehrt werden muss.

TLI erwidert darauf, dass rund 60-70% aller Schaltungen am Hauptverteiler (HVt) vorgenommen werden. Der HVt ist der Übergabepunkt zwischen dem Netz der LKW und dem Netz der TLI. Anders als bei den ISPs gibt es für die TLI keinen Übergabeverteiler. TLI führt des Weiteren aus, dass die Schaltungen im Bereich Shared Access trotz des damit verbundenen grossen Informationsaufwands von der TLI gegenüber den LKW ohne gesonderte Verrechnung, also gratis, für die anderen Betreiber durchgeführt werden. Generell könnte sich TLI vorstellen, die Schaltarbeiten für die ISPs durchzuführen. Die anwesenden Betreiber reagieren auf dieses Angebot eher verhalten, da sie in der Offenlegung ihrer Kundendaten ein gewisses Gefahrenpotential sehen. Daran ändert sich auch nichts durch den Umstand, dass die TLI teilweise schon jetzt Kenntnis darüber hat. Qualitynet gibt jedoch zu bedenken, dass diese Frage letztlich vom Preis abhängen würde und irgendwo im Bereich von 80 Franken pro Schaltung liegen müsste.

In weiterer Folge wird das Mengengerüst der Schaltungen diskutiert. Gemessen an der Anzahl von Zweidrahtleitungen, die im Rahmen der Schaltungen genutzt bzw. hergestellt werden, sind es laut Angaben der LKW rund 200 für die ISPs im Jahr. HOI und Supranet bezweifeln diese Angaben, da sie gemeinsam auf ca. 340 Schaltungen kommen. Das Thema wird nicht weiter vertieft.

Als nächstes wird diskutiert, dass die LKW die Schaltungen für alle Betreiber – also auch für TLI – durchführen könnte. Die LKW halten fest, dass dies zwar theoretisch möglich wäre, praktisch aber an den zur Verfügung stehenden Ressourcen scheitern würde. Darüber hinaus stimmen die LKW die Schaltungen nicht mit den für die Hausverkabelung zuständigen Elektrikern ab.

Die TLI lehnt die Übergabe ihrer Schalttätigkeit an die LKW aus folgenden Gründen entschieden ab: um die Qualität (vor allem die Dauer der Herstellung bei Geschäftskunden) für die Endkunden beizubehalten, müsste es eine automatische Übergabe der herzustellenden Leitungen zwischen TLI und LKW geben. Die dafür notwendigen Schnittstellen müssten erst geschaffen werden und stellen zusätzlichen, finanziellen Aufwand dar. Des Weiteren gibt TLI zu bedenken, dass in den Prozess der Schaltungen und die Optimierung der Abläufe viel Zeit und Geld geflossen sind. Diese Investitionen dürften nicht frustriert werden, sondern müssten der

TLI entschädigt werden. Schaltzeiten müssten verkürzt werden und Schaltungen auf Bescheid müssten möglich sein. Die LKW würden für die Terminkoordination mit den Installateuren zuständig sein, speziell bei zeitkritischen Schaltungen von Telefonanlagen (PBX). Insgesamt sehen die TLI bei einem Wechsel der Schaltungen durch LKW nur Nachteile – sowohl für sich selbst wie auch für die Endkunden.

TLI zeigt anhand einiger Folien, welche Art von Schaltungen sie durchführt und wie die von ihnen durchzuführenden Tätigkeiten ablaufen. 60-70% der Schaltungen der TLI entsprechen „internen“ Schaltungen, entsprechend Schaltungen der ISPs innerhalb ihres HDF-Racks. Qualitynet stellt klar, dass externe Schaltungen (im VK) das Thema sind. Auch die Abstimmung zwischen den in den Prozessen beteiligten Personen (Endkunde, Elektriker, TLI) und die dafür notwenigen Abklärungen und Abläufe werden erläutert.

TON macht den Vorschlag, die TLI zur Selbstschaltung zu autorisieren. Im Gegenzug soll TLI für diese „Konzessionierung“ ein Entgelt an die LKW bezahlen, mit dem die Mehrkosten der LKW abgedeckt werden. Für die ISPs könnte die Herstellung dann weiterhin um CHF 100.00 anstatt des kostenorientiert berechneten Betrages von CHF 185.00 erbracht werden. Damit wäre das Ziel, dass es zu keine Erhöhung des Herstellentgelts gegenüber den ISPs kommt, erreicht werden.

TLI kann sich eine Umsetzung dieses Vorschlags nicht vorstellen.

TON führt weiter aus, dass insbesondere im Hinblick auf die LWL-Strategie der LKW, LWL Schaltungen für alle gleich sein müssen und Schaltungen nur durch die LKW durchgeführt werden dürfen. Dieser Vorschlag ist für die TLI im Hinblick auf die FTTB-Strategie akzeptabel, allerdings benötigen sie für die aktuell laufenden Umstellungen sowie die anstehenden Netzumbauarbeiten auf „All-IP“ noch eine Übergangszeit von ca. einem Jahr, also bis Ende 2015. TLI kann sich die vollständige Übergabe der LWL-Schaltungen an die LKW vorstellen, wenn sich das Schaltentgelt reduziert.

Die Anwesenden einigen sich darauf, dass sämtliche Schaltungen im Bereich LWL ab Beginn des Jahres 2016 für alle Betreiber nur mehr von den LKW durchgeführt werden. Aufgrund der dann geänderten Mengen von Schaltungen, gehen alle Anwesenden von einer Preisreduktion für LWL Schaltungen aus. Die LKW werden diese proaktiv durchführen, nachdem die neuen Mengen absehbar sind.

Hinsichtlich der übrigen zuvor diskutierten Punkte macht die LKW zusammengefasst folgenden Vorschlag

- Schaltungen werden in der gleichen Dauer erledigt wie sie die TLI für sich selbst durchführt. Das sind 3 Arbeitstage bei reinen Voice-Anschlüssen und 5 Arbeitstage bei Internet Anschlüssen. Voraussetzung: alle Bestellangaben sind korrekt.
- LKW belässt die Schaltkosten unabhängig von der Zulässigkeit eines höheren Entgelts unverändert bei CHF 100.00.

Nach kurzer interner Diskussion nehmen die anwesenden Betreiber diesen Vorschlag an.

Zu den in den Verfügungsentwürfen genehmigten erweiterten Netzservices führen die Betreiber aus, dass sie mit der aktuellen Praxis, die im Rahmen des Standard-SLAs erbracht wird, ausreichend zufrieden sind. Ihnen ist wichtig, dass die Erreichbarkeit der LKW im Fehlerfall

garantiert ist und dass sie „auf Bestellung“ – also gegen gesonderte Kostenübernahme im Einzelfall – schnellere Entstörservices zukaufen können.

Das AK hält ausdrücklich fest, dass erweiterte Netzservices im Rahmen der ersten Konsultationsrunde im September 2012 von einem Grossteil der anwesenden Betreiber gefordert wurden.

Die Betreiber machen folgenden Umsetzungsvorschlag: Streichung des im Entwurf vorgesehenen SLA Business. Es soll zukünftig nur noch ein erweitertes Netzservice geben, das sich am Netzservice Top orientiert, allerdings mit folgenden Modifikationen:

- Verrechnung des Aufschlags von CHF 6.60 pro Leitung und Monat, unabhängig davon, mit wie vielen CuDa die Leitung realisiert ist
- Reduktion der Störungsbehebungsdauer von 6 auf 4 Stunden
- Störungsbehebungsdauer nach effektiven Stunden, nicht nach Arbeitsstunden
- Reduktion der Genauigkeit beim Endkundentermin von 2 auf 1 Stunde

Die LKW sind nach kurzer interner Beratung bereit, ihr Standardangebot entsprechend den oben genannten Modifikationen anzupassen. Es wird zudem zugesagt, dass im TAL Grundangebot (ohne Aufschlag) die Leistungsparameter wie bisher definiert sind und eine beschleunigte Entstörung gegen Verrechnung bestellt werden kann. Zu der Störungsbehebungsdauer von 4 Stunden präzisieren die LKW, dass diese Frist bei Einzelstörungen eingehalten werden kann, jedoch nicht bei grossflächigen Störfällen wie z.B. überflutete Schächte nach Starkregen oder bei höherer Gewalt.

Die LKW sagen zu, dass sie ihre Anträge auf Genehmigung entsprechend der erzielten Einigungen modifizieren werden. Alle Betreiber und das AK sind mit dieser Vorgehensweise einverstanden.