

| |
|-----------------------|
| Amt für Kommunikation |
| 17. Sep. 2012 |
| ERL. |

EINSCHREIBEN

Amt für Kommunikation
Herr Silvio Giorgetta
Gewerbeweg 5 / PF 684
FL-9490 Vaduz

Eschen, 14. September 2012

Stellungnahme zur Konsultation - überarbeitetes Standardangebot der LKW für den physischen Netzzugang vom 7. August 2012

Sehr geehrter Herr Giorgetta

Für die Gelegenheit zum Entwurf "überarbeitetes Standardangebot der LKW für den physischen Netzzugang" Stellung nehmen zu können, bedanken wir uns und machen wie folgt davon Gebrauch.

Übernahme der Telekom-Infrastruktur durch die Swisscom

Am 11.09.2012 erfuhren wir aus den Medien, dass die Telekom-Infrastruktur des Landes an die Swisscom verkauft werden soll. Da noch keine gesicherten und detaillierten Informationen zu diesem Zeitpunkt vorliegen, führen wir unsere Stellungnahme auf Basis der Konsultation LKW weiter aus. Wir möchten jedoch jetzt schon festhalten, dass wir den Verkauf der Telekom-Infrastruktur ins Ausland nicht nachvollziehen können und diesen daher nicht befürworten. Wir erachten dies als eine kurzfristige Massnahme die längerfristig für das Land Liechtenstein unvorteilhaft ist.

Bezüglich Zugriff auf die Telekom-Infrastruktur erwarten wir, dass die Leitlinien für einen diskriminierungsfreien Zugang für Entbündelungspartner weiterhin im selben Masse bestehen bleibt, und die Regulierungsbehörden neutral den Markt analysieren und wenn nötig marktgerecht steuern kann. Wir erwarten, dass die erfolgreiche Fortsetzung dieses marktfähigen Modells (Zugriff Layer 1 / Telekom-Infrastruktur) weiterhin Bestand hat, ohne negative Einwirkung auf die noch verbleibenden Telekomanbieter.

Allgemein

Die Überarbeitung des Standardangebotes der LKW für den physischen Netzzugang begrüssen wir, da bis zu diesem Zeitpunkt keine klaren, eindeutigen Regelungen bestanden hatten.

Damit ist gemeint, dass bis jetzt ein RUO von der LTN -nicht LKW- aus dem Jahr 2006 als Leitlinien durch die LKW angewandt wurde. Das dies unweigerlich zu Gesprächsstoff und unterschiedlichen Interpretationsauslegungen geführt hat, kann sicherlich nachvollzogen werden. Eine zeitnahe Einführung der physischen Standardangebote der LKW ist darum zu erlangen.

Wie die zukünftige Auslegung zwischen RUO und dem "überarbeiteten Standardangebot LKW" eingesetzt wird, sollte vor Inkrafttreten der neuen Bestimmungen aufgezeigt werden. (Ersatz RUO oder Zusatz . . .)

Vorbemerkung

Die Vertragswerke sollten so aufgesetzt sein, dass

- eine förderliche Kooperation zwischen LKW und Entbündelungspartner entsteht
- in technischen und betrieblichen Belangen zusammengearbeitet wird

und dass im Sinne des Endkunden

- ein hohes Qualitätsniveau erreicht werden kann
- hohe Verfügbarkeiten erlangt werden können
- die Interoperabilität der Dienste sichergestellt ist
- wirtschaftlich und marktfähige, zeitgerechte Produkte daraus resultieren und effiziente Dienstleistungen durch alle Netzebenen angeboten werden können

Wortwahl "ANB":

Nach unseren Recherchen gibt es keine "ANB" Alternative Netz-Anbieter innerhalb der EU/EWR Gesetzgebung oder anders formuliert und gefragt "Alternative Netz-Anbieterin" zu was?

In den von uns vorliegenden EU-angelegierten 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.

Standpunkt Supranet AG

Wir erachten die vorgelegten Vertragsentwürfe der LKW als 'einseitiges' Vertragswerk und nicht für den Vorleistungsmarkt geeignet. Es zeigt, dass die Vertragsentwürfe ohne eine vorherige Vorabklärung mit den Entbündelungspartnern aufgesetzt wurden.

Wir befinden diese Dokumente eher als Grobentwurf weil...

- einige Widersprüche enthalten sind
- einige Dokumente nicht vollständig sind
- die Regelung im Falle eines Streites nicht festgehalten ist
- Schlichtungsstelle und oberstes Organ (AK > EU) fehlen
- die Preise dem aktuellen Markt angepasst werden sollten
- zum Teil die Preisgestaltung überarbeitet werden sollte
- Teile der Pflichten und Leistungen des Netzproviders LKW fehlen oder unvollständig sind
- die Doku Struktur in Frage gestellt wird
- die Verträge einseitig aufgestellt sind

In weiten Belangen weist LKW darauf hin, dass ...

- die ANB keine Ansprüche geltend machen können
- für die ANB alle LKW Auskünfte unverbindlich sind
- die LKW für nichts haftet und keine Rücklagen gewährt
- die LKW zu jeder Zeit Leitungen unterbrechen kann
- es keine Endstörungs-Garantien und Leistungsgarantien abgibt
- in einem Streitfall, die LKW Recht behält
- die LKW jederzeit Preisanpassungen vornehmen kann

Des Weiteren fehlen aus unserer Sicht

- TAL-LWL (LKW ist auch auf diesem Medium marktbeherrschend)
Ist wohl als Backhaul verpackt und darum aus unserer Sicht falsch positioniert.
- die Regelung und der Zugang zu Duct (Rohranlage)
- gemeinsame wiederkehrende Planungsrunden
- für alle Entbündelungspartner ein einheitlicher Zugriff auf Datenbankinformationen der LKW

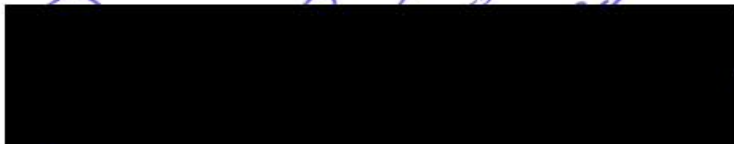
Wir empfehlen darum den Vertragsentwurf gemeinsam zu überarbeiten, damit ein ANB als Entbündelungspartner(in) wahrgenommen wird.

Die Aufteilung von Kollokation, TAL und Backhaul in verschiedenen Vertragswerken sollte nochmals überdacht werden. Wir sehen daraus keine wesentlichen Vorteile und würden ein Vertragswerk "Analog Bitstream oder RUO" wo alles darin enthalten ist begrüßen.

Für die Stellungnahme mussten unnötige Zeitaufwendungen infolge falsch verlinkter Angaben/Punkte aufgewendet werden. Eine zukünftige mehrfach interne Prüfung des Gesuchstellers vor der Konsultation würden wir ebenfalls begrüßen.

Aufgrund der abgegebenen Entwurfs-Qualität erachten wir, dass eine Überarbeitung dieses Vertragwerkes zwingend notwendig ist.

Mit freundlichen Grüßen
Supranet AG

A large black rectangular redaction box covers the signature area. A blue ink scribble is visible behind the box, extending from the left and right sides.

Dominik Müller
Geschäftsführer

Stellungnahme SUPRANET AG zur Konsultation M4 "physischer Netzzugang"

1. Allgemeines

Zunächst ist festzuhalten, dass die LKW in den geprüften Standardangeboten jeweils die Bezeichnung „Alternativer Netzbetreiber“ (ANB) für den Vertragspartner vorgeschlagen wird, was darauf schliessen lässt, dass es – zumindest aus Sicht der LKW – neben den alternativen Netzbetreibern auch einen „originären“ Netzbetreiber geben wird, wobei es sich (möglicherweise) um die Telekom Liechtenstein (TLI) handeln könnte. Zunächst wird daher seitens der LKW klarzustellen sein, wie es im Rahmen der EWR-rechtlich vorgeschriebenen diskriminierungsfreien Behandlung aller Vertragspartner möglich sein kann, dass ein Vertragspartner (womöglich sogar der Incumbent) im Unterschied zu allen anderen (rechtlich) gleich zu behandelnden Anbietern / Netzbetreiber (bereits) terminologisch eine abweichende Behandlung erfährt.

Vorauszuschicken ist ausserdem, dass die gegenständlichen Vertragsentwürfe im Lichte der jüngsten Entwicklungen im Bereich der elektronischen Kommunikation, insbesondere die von der Regierung geplante Übertragung der Netzinfrastruktur von den LKW auf die (in Gründung befindliche) Swisscom (FL) AG, grundlegend anzupassen sein werden.

2. 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.

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.

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.

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.

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.

Ziff. 6.8:

Die (äusserst strenge) Haftungsregelung für die ANB steht in eklatanten Widerspruch zur Haftungsbeschränkung der LKW gem. 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.

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

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.

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 / -anpassung vorzusehen.

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).

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.

Zu „12 Geheimhaltung“

Die gegenständliche Bestimmung ist ersatzlos zu streichen, um zu vermeiden, dass mit einzelnen Anbietern / Netzbetreibern Sondervereinbarungen zum Nachteil der anderen Mitbewerber getroffen 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.

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.

4. Standardvertrag Kollokation

Zunächst wird festgehalten, dass dieser Vertragsentwurf inhaltlich über weite Strecken mit dem Entwurf zum Standardvertrag TAL Kupfer übereinstimmt, weshalb zur Vermeidung von Wiederholungen auf die Ausführungen zu den jeweiligen Korrespondenzbestimmungen verwiesen werden kann, welche ausdrücklich auch zum Gegenstand dieser Kommentierung erhoben werden.

Zu „5 Kollokation / Leistungen der LKW“

Ziff. 5.10:

Die Abwälzung der Verlegungskosten auf die Vertragspartner ist unzulässig, weil sie dem Verursacherprinzip widerspricht. Entweder haben die LKW selbst oder aber die weiteren nachfragenden Vertragspartner die entsprechenden Kosten zu tragen, keinesfalls jedoch der bereits auf der Kollokationsfläche eingemietete Vertragspartner.

Zu 7. Leistungen und Pflichten der ANB

Ziff. 7.8:

Die Informationspflicht betreffend geplanter baulicher oder installationsmässiger Anpassungen der Ausrüstungen widerspricht der Autonomie der Vertragspartner und ist – sofern diese Bestimmung nicht ersatzlos gestrichen wird – auf das für die Stromanspeisung der betreffenden Geräte notwendige Minimum zu beschränken.

**Anmerkungen zu den jeweiligen Punkten des Vertragsentwurfes:
Texte in Kursiv sind als kleine Ergänzungen zu bestehenden Wortlaut in
diesem Dokument zu verstehen.**

Anmerkung zum "Standardvertrag" TAL Kupfer

- 2.0 Widerspruch/Unklar: Was gilt: Punkte 2 bis 2.7 oder Dokument "Anlage zum Standardvertrag"
- 2.2.1 Die AGB der LKW sehen wir nicht für den Vorleistungsmarkt geeignet.
- 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.
- 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.
- 4.3 Zu hart formuliert: Die ANB hat keinen Anspruch auf einen Ausbau. Entweder entfernen oder detaillierter Formulieren.
- 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.
- 5.0 es sind keine Pflichten der LKW aufgeführt!
- 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"
- 5.4 Auskünfte über das LKW-Portal sind unverbindlich.
Der Entbündelungspartner benötigt gewisse Sicherheiten sprich Verbindlichkeiten. Wo sind diese ersichtlich? (Reihenfolge Vertragsbestandteile hat dieses Dokument die höchste Gewichtung. Somit kann LKW immer auf diese Punkt verweisen oder?)

- 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.
- 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
- 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.
- 10.4 Retournieren und Rückbau innert 10 Tagen ist zu kurz. Vorschlag 40 Tage Bevor die ANB schadenersatzpflichtig werden, sollte die LKW vorhergehend das AK anrufen.
- 10 Ergänzung: Unter welchen Bedingungen kann die LKW dem Entbündelungspartner kündigen? Schutz des Entbündelungspartners gegen möglichen, geschäftsschädigenden Einfluss der LKW
- 11.2.6 Unklar: Punkte 13 / Gerichtsstand von was verletzt?
- 11.3 Bevor LKW Dienstleistungen ausserordentlich kündigen kann, sollte vorerst der Weg über eine Schlichtung und/oder das AK durchlaufen sein.
- 12 Ergänzung: Was folgt bei Verletzung der Geheimhaltungspflicht => Konventionalstrafen.

Weiteres: Es fehlen aus unserer Sicht die Punkte:

- Streitigkeiten
- Schlichtung
- Abtretung durch Rechtsnachfolge

Da gemäss 2.7 das Dokument "vorliegender Vertrag" in jedem Fall gegenüber den anderen Vertragsurkunden vorgeht, haben im Detail beschriebene Anhänge keine Wirkung mehr. Ist dem so?

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

Anmerkung zu "Handbuch Leistungsbeschreibung" zu TAL Kupfer

- 2 Übersicht und Beschreibung T-TAL und SA-Tal fehlen
- 5.1 Die Support - Zeiten für gewöhnliche Teilnehmeranschlüsse sollten erweitert werden von 07:00 bis 18:30 Uhr erweitert werden.
- 5.3 Die Support - Zeiten für gewöhnliche Teilnehmeranschlüsse sollten erweitert werden von 07:00 bis 18:30 Uhr erweitert werden. Express-Neuschaltungen innerhalb 5 Tage wie bis anhin fehlen 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.

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 nach unserem Ermessen mehrheitlich auf Betriebs- und Unterhaltsarbeiten und Umliegungen beschränken. Die Kosten für Teilentbündelung sind so nicht tragbar = siehe Argumente "Generelles zum physischen Netzzugang"

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.

Anmerkung zu "Handbuch Betrieb" zu TAL Kupfer

- 2 Übersicht und Beschreibung T-TAL und SA-Tal fehlen
- 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.
- 2.2 Bestätigung via WEB-Services sollten max. 1 Arbeitstag dauern.
- 2.2 Enthält alte Begriffe wie TASL, T-TASL und SA-TASL.
- 2.2 In diversen Prozessabschnitten unter Bemerkung steht "Der Auftrag ist mit "Kunde informiert mit . . . " Ist hier nicht der Entbündelungspartner gemeint?
- 2.2 Reaktive Störungsbehebung unter Dauer ist "je nach SLA" gewünscht
- 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 LKW Entbündelungspartner 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 Störfall (Kabelschaden, Grossstörung) fehlt
- 3.2 Wie Prozess #01 Punkt 2. Der Entbündelungspartner kann keine Teilnehmernummer bei inaktiver Leitung mitteilen.
- 3.3 Was ist gemeint mit: Ein Kupferausbau ist nicht vorgesehen und wird nicht abgeklärt?
- 3.4 Unvollständig: Es fehlen für Neuschaltung T-TAL und SA-TAL
- 3.4 Prozess #03 - Überführungspunkt Verteiler (*HDF*) und *UPK-Punkt* (Falls mehrere . . .)
- 3.4 Prozess #03a Ergänzung. Nach Auftragsprüfung wird der Auftrag innerhalb 2 Werktagen *nach Auftragseingang (Zeitstempel COM-Web)* bestätigt.
- 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.

- 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.
- 4.1 Wir würden die Bürozeiten gerne von 07:00 bis 18:30 Uhr sehen.
- 4.1.2 - des Abschnitts zwischen dem Abschluss (*HDF/UPK*) des Verbindungskabel
über den HV bis zum Überführungspunkt (*UP/UPK*) beim Endkunden.
- 4.1.2 Während der Störungsbehebung und *nach Info an den Entbündelungspartner*
dürfen die LKW die . . .
- 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.
- 4.2 Formulierung zu Hart: Bevor eine Kündigung erfolgt, sollten vorgängig andere
Schritte unternommen worden sein wie Leitung ausser Betrieb nehmen,
informieren usw.
- 4.3 Wartungsarbeiten sollten *21 Werktage* im Voraus angekündigt werden. Somit
hat der Entbündelungspartner zu seinen Kunden 1 Tag für dessen
Ankündigung zur Verfügung.

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 darstellungsmässig gemeint.
- 2.2 Ergänzen mit: dass wenn eine Leitung ausgeschaltet wird der
Entbündelungspartner gleichzeitig informiert wird.
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"

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.*

Anmerkung zu "Handbuch Definition und Abkürzungen" zu TAL Kupfer

- 2 Überdenken des Begriffs ANB zu Entbündelungspartner(in)
- 2 Diverse Abkürzungen und Erklärungen wie AV, Backhaul, COM-WEB, HV, HDF, SATAL, Slamming, Service Fullfillment-Erklärung, Appointment, sind nicht enthalten.

Anmerkung zu "Handbuch Spektrum Management " zu TAL Kupfer

- 1.3.1 Bemerkung: Ob ein Interesse einem übergeordneten Interesse zugeordnet werden kann, *genehmigt das AK (Regulierungsbehörde)*
- 1.4 Zusatztext: Die LKW berücksichtigt und dokumentiert die Zuteilung der zugeteilten Services in Telefon POTS/ISDN, ADSLx, VDSLx, SDSLx und PSD für verdrillte Kabel.
- 1.5.1 Hierarchische Stufe: Für einen einwandfreien Betrieb sollten die Standorte mit hierarchischen tiefen Stufen in einem Dokument aufgelistet werden.
- 1.7 Tabelle 1: Abschnitt SDSL: PAM64 und PAM128 fehlen
- 1.7 Tabelle 1: SHDSL.bis / TS101 524 Annex E fehlt
- 1.7 Tabelle VDSL: 998-M2x-A fehlt
- 1.7 Tabelle VDSL: 998ADE17-M2x-A und 998ADE17-M2x-B fehlen
- 1.7 Tabelle 2: VDSL_UPBO unter US2 sollte Parameter b soll 16.29 betragen (EU) letzter Absatz: Falscher Verweis zum PSD-Shaping Soll *Kap 1.10* nicht 1.9
- 1.7.1 Absatz 2: Soll gesellschaftlicher, *liechtensteinischer* Bedeutung / nicht gesamtschweizerischer
- 1.9 Ergänzung: ausgeschlossen sind die bestehenden Altlasten
- 2.2 Abbildung basiert auf Swisscom???

2.3 Ergänzung: Betrag Stundensatz von . . . in Rechnung gestellt werden

Weiteres:

- Liste der "abgesetzten Standorte" fehlt für PSD-Shaping + power "back-off".
- VDSL Spektrum Management fehlt

Anmerkung zu "Handbuch Standortliste" zu TAL Kupfer

Generelles: Die Standortliste ist dürftig und nicht vollständig.

Mauren VT Pobers / Binza, Triesen Landstrasse 315 usw. fehlen.

Den Begriff "abgesetzte Einheit AXE10" bitten wir zu präzisieren und was damit gemeint ist. Aus unserer Sicht, gab es schon im 2010 an der Kanalstrasse Balzers, Unterem Schloss Balzers oder Gatter keine abgesetzten AXE-10 mehr.

Bei eingemieteten Gebäudeobjekten sollte die minimale Vertragsdauer aufgelistet werden. So kann der Entbündelungspartner entscheiden ob eine zukünftige Investition sich lohnt. Wir empfehlen pro Standort folgende weitere Gegebenheiten (z.B. für Versicherungsbelange) aufzunehmen:

- Bauart, (Massives Mauerwerke, Container, Kabine, Holzhaus, . . .)
- Stockwerk
- Total Fläche in m2
- davon für Entbündelungspartner
- Verfügbar Räume
- Shared Fläche Ja/Nein
- 1/1 Rack Ja/Nein
- 1/2 Rack Ja/Nein
- 1/3 Rack Ja/Nein
- Shared HE Ja/Nein
- TAL-Kupfer Ja/Nein
- TAL-LWL Ja/Nein
- T-TAL Ja/Nein
- SA-TAL Ja/Nein
- Notstromaggregat Ja/Nein

- Überwachung Temperatur Ja/Nein
- Überwachung Brand Ja/Nein
- Überwachung Wasser Ja/Nein
- Überwachung Einbruch Ja/Nein
- Überwachung Video Ja/Nein
- Überwachung durch Security-Rundgang Ja/Nein
- Zugangsart: Durch Code und Schlüssel oder mit ARGUS
- Klimatisiert Ja/Nein
- Umluft von 5 m/s Ja/Nein
- weiteres

Anmerkung zu "Kontaktstellen zum Standardvertrag" zu TAL Kupfer

- 1.5 Bei der Eskalation Stufe 1 und 2 stellt sich die Frage nach welcher maximalen, abgelaufenen Zeit die Eskalation ausgelöst wird. Bitte ergänzen.

Anmerkung zum "Standardvertrag" Kollokation

- 2.0 Widerspruch/Unklar: Was gilt: Punkte 2 bis 2.7 oder Dokument "Anlage zum Standardvertrag"
- 2.2.1 Die AGB der LKW sehen wir nicht für den Vorleistungsmarkt geeignet.
- 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.
- 3.3 Einseitig und Unklar: Diesen Punkt bitte verständlicher aufsetzen und ergänzen durch Diesen Punkt haben die Vertragspartner und nicht nur die ANB zu akzeptieren.
- 4.3 Zu hart formuliert: Die ANB hat keinen Anspruch auf einen Ausbau des Standortes. Entweder entfernen oder detaillierter Formulieren was unternommen wird.

- 4.5 Zu hart formuliert: Die LKW können die Standortliste Kollokation *für ausbauen* jederzeit einseitig anpassen oder entfernen oder detaillierter Formulieren (nach Konsultation / Planungsrunde)
- 5.0 es sind keine Pflichten der LKW aufgeführt!
- 5.3 sollte unter Punkt 7 (Leistungen und Pflichten der ANB) aufgeführt werden Erweiterung auf "Untereinander den ANB die gemeinsame Nutzung gestattet ist"
- 5.4 Auskünfte über das LKW-Portal sind unverbindlich.
Der Entbündelungspartner benötigt gewisse Sicherheiten sprich Verbindlichkeiten. Wo sind diese ersichtlich?
- 5.7 Punkt erweitern um: Andere/Dritte sollten auch mit baulichen Massnahmen Zuführungen an die Kollokation zum Entbündelungspartner erstellen können.
- 5.8 Zu hart formuliert: Nachweis muss LKW erbringen und AK und ANB schriftlich informieren. Dazu sollte vorgängig eine Schlichtungsstelle im Streitfall da sein.
- 5.9 Wie sieht es aus mit Tischen, Stühle, Monitore, Kameras, selber eingebauten Klimageräten?
- 5.10 Bei diesem Punkt sollte nicht die ANB sondern die LKW die Kosten tragen? Verschuldung und falsche Planung seitens LKW
- 5.11 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 7.9 von LKW gefordert.
- 6 Definition Backhaul sollte erklärt werden.
- 6.1 Zu hart formuliert/Einseitig: ANB hat keinen Anspruch auf Erweiterungen . . . Auch hier würde die Reihenfolge des Vertragswerkes am Ende greifen.
- 6.3 siehe Anmerkung 5.4
- 6.4 Beschreibung / Formular "Bestellung Backhaul" unklar ?
- 6.5 siehe Anmerkung 5.11
- 7.5 Satz Zeile 4 nicht fertig geschrieben oder wird . . . was?
- 7.8 Nicht nur die ANB auch die LKW sollte rechtzeitig informieren. siehe Vorschlag Planungsrunde / Quartalsitzungen
- 7.9 Bitte präzisieren in Bezug auf reine Vermögensschäden.

- 7.10 kann so nicht versichert werden. Risiken müssen der Versicherung aufgelistet werden.
- 7.10 + 7.11 Bitte präzisieren in Bezug auf reine Vermögensschäden.
(Standard ist hier CHF 500'000)
- 7.13 Betriebsunterbrüche infolge Schäden können nicht versichert werden.
Kennt LKW eine Versicherung die dies abdeckt?
- 7.14 Ist keine Pflicht oder Leistung der ANB sondern unter Punkt 5 + 6 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. Ergänzen: Die Preise vor Festlegung sind durch das AK zu genehmigen
- 9.1 Einseitig formuliert: 9.1 schliesst LKW die Haftung mit den Punkten 5.11 und 6.5 aus.
- 9.2 Die Beschränkung auf den durchschnittlichen Jahresumsatz sollte entfernt werden.
- 10.1.1 Die LKW sollten erst nach Konsultation beim AK die Angebote allenfalls anpassen können.
- 10.2 Anpassung des Vertrages kann so nicht akzeptiert werden
Vertragsanpassungen, Preisen sollen dem AK vorgängig vorgelegt werden und das AK soll nach Konsultation über Preise und Vertragsanpassungen entscheiden /genehmigen.
- 10.3 Was ist unter Drittwirkung gemeint bzw. vorgesehen?
- 11.5 Retournieren und Rückbau innert 10 Tagen ist zu kurz. Vorschlag 40 Tage
Bevor die ANB schadenersatzpflichtig wird sollte die LKW vorhergehend das AK anrufen.
- 11 Ergänzung: Unter welchen Bedingungen kann die LKW dem Entbündelungspartner kündigen? Schutz des Entbündelungspartners gegen möglichen, geschäftsschädigenden Einfluss der LKW
- 12.3 Bevor LKW Dienstleistungen ausserordentlich kündigen kann, sollte vorerst der Weg über eine Schlichtung und/oder das AK durchlaufen sein.
- 12.3 Ein durch die Schlichtung / AK ausgesprochene Kündigungsfrist sollte bei max. 90 Tagen erfolgen.

- 13 Ergänzung: Was folgt bei Verletzung der Geheimhaltungspflicht =>
Konventionalstrafen Weiteres: Es fehlen aus unserer Sicht die Punkte:
- Streitigkeiten
 - Schlichtung
 - Abtretung durch Rechtsnachfolge
- Da gemäss 2.7 das Dokument "vorliegender Vertrag" in jedem Fall gegenüber den anderen Vertragsurkunden vorgeht, haben im Detail beschriebene Anhänge keine Wirkung mehr. Ist dem so?

Anmerkung zu "Anlage zum Standardvertrag Kollokation"

- 1.1 Unklar / Ist hier das Dokument "Handbuch Leistungsbeschrieb" gemeint?
- 1.3 Keine Informationen zu "Weitere Dokumente zum Vertrag" gefunden
Auflistung Dokument "Anhang Standortliste KOL" fehlt/nachführen
Widerspruch/Unklar: Was gilt: Punkte 2 bis 2.7 aus " Standardvertrag Kollokation " oder dieses Dokument "Anlage zum Standardvertrag"

Anmerkung zu "Handbuch Leistungsbeschreibung" zu Kollokation

- 2 Sollte hier nicht anstatt Anschlusszentrale den Begriff Kollokationen verwendet werden?
- 3.1 Formular KOL ist nicht in den Unterlagen vorhanden?
- 3.2 Es sollten die Bemühungen der LKW festgehalten werden.
- 4.2 Backhaul-Übertragungsdienst sollte durch Backhaul ersetzt werden.
Übertragungsdiensten sind Layer 2-Funktionen nach OSI Modell. Hier sprechen wir jedoch von Layer 1.
- 4.2 Begriff Anschlusszentrale wieder enthalten (Soll Kollokationen)
- 4.3 Flächenmiete in einem gemeinsamen Raum fehlt.
Minimale 4m2 bis 8m2 Maximale Fläche inkl. Verkehrsfläche sollten möglich sein
- 5 Anbindungsformen von Rohranlage fehlt.

- 6.3 Nur eine reine Mitteilungsmöglichkeit über 7x24 genügt nicht.
Es müssen max. Reparaturzeiten sprich Service Level für Kollokation und Backhaul bestehen.

Anmerkung zu "Handbuch Preise" zu Kollokation

- 2.1 Fläche sollte durch die vereinbarte Nettofläche verrechnet werden, da vereinzelt Fläche durch LKW- Internen Gerätschaften belegt sind.
Der Preis von CHF 25 finden wir zu hoch angelegt für abgeschlossene Räume. Derzeit werden im Liechtenstein für solche Objekte zwischen CHF 15 bis 20 Franken bezahlt. Der Preis von CHF 25 in einem gemeinsamen Raum kann man so vertreten. Die minimale bezogene Fläche währe z.B. 4 m2 (inkl. Verkehrsfläche)
- 2.2 Die Definition "pro Meter pro Jahr" ist nicht ersichtlich. Es steht nur z.B. 1 Faser = 1.80 Kann mit "Monatlichen wiederkehrenden Preise . . ." falsch interpretiert werden.
- 2.2 Ergänzung: Kosten für Expressschaltungen fehlen
- 2.2 Pauschale Verrechnungssätze für Glasfasermessung, Erweiterung und Reduktionen von z.B. 2-Fasern auf 4 Fasern und umgekehrt fehlen.
- 2.2 Verrechnungssätze innerhalb und ausserhalb der Arbeitszeiten.
- 2.2 Ergänzung: Preise für Miete Rohranlage
- 3.1 Kupferkablagen mit 50 Aderpaaren zu CHF 1200 sind marktfähig.
- 3.1 weiterer Schlüssel a 100 Franken bei Einkauf von CHF 15.- erachten wir als zu hoch, vor allem wenn mehrere Schlüssel zum gleichen Zeitpunkt bestellt werden.
- 3.2 Da vom Überführungskabel bis zum anderen Ende meistens schon 2 Patchpunkte bestehen, würden wir eine Anpassung auf max. 4 Patchpunkte ohne Kostenfolge begrüßen? Die Glasfaserpreise sollten im Minimum die aktuellen Preisobergrenze beibehalten. Eine Reduktion von 15 – 20% währe zu begrüßen. Die Produktauswahl sollte weiterhin so beibehalten werden.

Mehrjahresverträge für Kollokationen und Backhaul sollten in Zukunft ermöglicht werden. (Sicherheit bei sich änderndem Umfeld für den Entbündelungspartner und den Endkunden schaffen).

Weiteres fehlt aus unserer Sicht:

- Verrechnungssätze innerhalb und ausserhalb der Arbeitszeiten.
- Pönalen/Penaltys/Entschädigung bei übertreten der Service-Bereitstellung und Verfügbarkeit fehlen.

Anmerkung zu "Handbuch Betrieb" zu Kollokation

- 2.1 Die Produktionsmenge von . . . Aufträgen, sollte auch bei Abwesenheit oder Ferien von Mitarbeitern LKW garantiert sein.
- 2.2 Prozess Machbarkeitsabklärung von 10 Arbeitstagen würde begrüsst werden.
- 2.2 Formular KOL und Backhaul ist nicht in den Unterlagen vorhanden?
- 2.2 Prozess Störungsbehebung für KOL und bei Backhaul fehlen.
- 2.2 Prozess Informationsfluss an die betroffenen Entbündelungspartner im Störfall (Kabelschaden, Grossstörung) fehlt
- 3.1 Sollte die Begriffe Anschluss- und Transitzentrale nicht durch Kollokation ersetzt werden?
- 3.1 Zeile 3 ist nicht Offertanfrage anstelle Offertstellung gemeint?
- 3.1 Zeile 10 von 10 Arbeitstagen währe zu begrüssen.
- 4.1 Für Störungsmeldungen würden wir die Bürozeiten gerne von 07:00 bis 18:30 Uhr sehen.
- 4.1 Text: LKW Anschlussnetz KOM: Was ist mit Anschlussnetz für Kollokation und Backhaul gemeint?
- 4.2 Wartungsarbeiten sollten 21 *Werktage* im Voraus angekündigt werden. Somit hat der Entbündelungspartner zu seinen Kunden 1 Tag für dessen Ankündigung zur Verfügung. In Punkt 3 und 4 fehlen komplett die betrieblichen Aspekte für Backhaul - Produkte.
- 5.1.1 Begriff Carrier / Provider gegen Entbündelungspartner(in) ersetzen.
- 5.1.2 Da es sich um die Telefonzentrale Vaduz handelt, die ein wichtiger Kommunikationsstandort darstellt, ist eine bessere Zutrittslösung zu suchen.

In der Vergangenheit, gab es immer wieder Situationen mit erheblicher Wartezeit bis ein Wachmann eingetroffen war.

Anmerkung zu "Handbuch Technik" zu Kollokation

- 2 Text "in der Anschlusszentrale" entfernen
- 2. Begriff Anschlusszentralen durch Kollokationen ersetzen.
- 3.1 Begriff Anschlusszentralen durch Kollokationen ersetzen.
- 3.1 Dieser Punkt sollte mit den Definitionen wie Abmessung, Anzahl HE bei den Rack 1/3 bis 1/1 und HE ergänzt werden.
- 3.1 Flächenmiete in einem gemeinsamen Raum fehlt. Dabei kann der Entbündelungspartner die Rack's selber stellen. Minimale 4m² bis 8m² maximale Fläche inkl. Verkehrsfläche sollten möglich sein. Ergänzung: - Normale 230 VAC 10A Steckdose *pro gemietete Gestelleinheit*
- 3.2 Begriff Anschlusszentrale durch Kollokationen ersetzen.
- 3.2 Ergänzung: - Normale 230 VAC 10-xxxA *ausgelegt nach Bedürfnis des Entbündelungspartner*
- 3.2 Text: "Keine Klima" ersetzen durch
Wenn der Entbündelungspartner den Raum für sich alleine nutzt, hat dieser für eine allfällige Klimatisierung selber zu sorgen. Sind jedoch mehrere Entbündelungspartner in diesem Raum, sollte die LKW für die Raumtemperatur und eine genügende Umluft sorgen.
- 4.1 Abbildung 1: Was soll die WWW-Wolke (Internet) darstellen?
- 4.1 Backhaul mit Duct (Rohranlagen) fehlt
- 4.1.1 Der Grenzwert für Stecker-Kupplung-Stecker mit 1dB erachten wir als veraltet. Heute sind andere Werte möglich. Ein Kupplungsstück weist heute keine 0.5 dB Dämpfung mehr aus. Dieser Punkt sollte nochmals überdenkt werden.
- 4.1.1 Qualitätsangaben zu G.703 und Cat5e/6 fehlen.
- 4.2.1 Beschriftungsart sieht nach Swisscom aus da FDA-ID steht. (siehe Punkt 3)
Führt LKW hier eine neue Beschriftungsart ein die uns noch nicht kommuniziert wurde?

- 4.1.2 Die LKW sollte weiterhin binnen 8 Stunden in einem Störfall eine Ersatzschaltung - ermöglichen können. 99.8% sind 17,52 Stunden (Verdoppelung gegenüber früher)
- 4.2 Ergänzung: Die Position des 19" Patchpanel für TAL, G703 und Cat5/6 im Rack wird mit dem Entbündelungspartner vorgängig festgelegt.
- 4.3 Ergänzung: Die Position des 19" Patchpanel für Glas im Rack wird mit dem Entbündelungspartner vorgängig festgelegt.
- 4.3 Beschriftungsart sieht nach Swisscom aus?
Führt LKW hier eine neue Beschriftungsart ein die uns noch nicht kommuniziert wurde?
- 6. Begriff Anschlusszentrale durch Kollokationen ersetzen.
- 6.1 Für Telekommunikationsbelange wo zentrale Router und Multiplexer im Einsatz sind gilt die Umgebungsklasse 3.6.
Bei den Kollokationen Balzers, Triesen, Vaduz, Eschen, Nendeln, Gamprin und Ruggell (alte Anschlusszentrale) sollte diese Regelung weiterhin bestehen. Die Umgebungsklasse 3.1 kann für kleine Kollokation im Accessbereich angewandt werden. Wenn Raumtemperaturen von bis zu 35-40°C in Räumen geplant sind, müssen zwingend auch nach ETSI eine Durchlüftung des Raumes von min. 5m/s definiert werden, welche die Wärmeblasen/Stauungen in Gestellplätzen verhindert.
- Zu- und Abluft mit Lüftungsquerschnitt von min. 0.03 m² (Bohrung 200mm) und mit einem Insektenschutzgitter in einem Rahmen 40 x 20 cm. Zuluft unten und Abluft oben mit Luftstrom von min.720 m³/ h;
- Lüftungsmotor mit Lüftungskanälen zu den Gestellen kommen dabei zu Einsatz;
- 6.2 Begriff Betriebsgebäude ersetzen durch Kollokationen.
- 7 Diese Punkte sollten nicht nur an den Entbündelungspartner gerichtet sein sondern auch für die LKW gelten und vermerkt sein.
- 7.2 Das Handyverbot-Zeichen sollte an den bestehenden Kollokationen überdacht werden, da zwischenzeitlich neue Erkenntnisse bezüglich Strahlung vorliegen.
7.2 bis 7.4 Ein Anruf auf die "Kundendienstnummer" ausserhalb der Bürozeit führt derzeit ins leere.
- 7.6 Begriff Anschlusszentrale durch Kollokationen ersetzen.

Anmerkung zu "Handbuch Abrechnung Produkte" zu Kollokation

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

Anmerkung zu "Handbuch Definition und Abkürzungen" zu Kollokation

siehe Anmerkung in TAL Kupfer

Anmerkung zu "Handbuch Standortliste KOL" zu Kollokation

Generelles: Die Standortliste ist dürftig und nicht vollständig.

Mauren VT Pobers / Binza, Triesen Landstrasse 315 usw. fehlen.

Den Begriff "abgesetzte Einheit AXE10" bitten wir zu präzisieren und was damit gemeint ist. Aus unserer Sicht, gab es schon im 2010 an der Kanalstrasse Balzers, Unterem Schloss Balzers oder Gatter keine abgesetzten AXE-10 mehr.

Bei eingemieteten Gebäudeobjekten sollte die minimale Vertragsdauer aufgelistet werden. So kann der Entbündelungspartner entscheiden ob eine zukünftige Investition sich lohnt. Wir empfehlen pro Standort folgende weitere Gegebenheiten (z.B. für Versicherungsbelange) aufzunehmen:

- Bauart, (Massives Mauerwerke, Container, Kabine, Holzhaus, . . .)
- Stockwerk
- Total Fläche in m2
- davon für Entbündelungspartner
- Verfügbar Räume
- Shared Fläche Ja/Nein
- 1/1 Rack Ja/Nein
- 1/2 Rack Ja/Nein
- 1/3 Rack Ja/Nein

- Shared HE Ja/Nein
- TAL-Kupfer Ja/Nein
- TAL-LWL Ja/Nein
- T-TAL Ja/Nein
- SA-TAL Ja/Nein
- Notstromaggregat Ja/Nein
- Überwachung Temperatur Ja/Nein
- Überwachung Brand Ja/Nein
- Überwachung Wasser Ja/Nein
- Überwachung Einbruch Ja/Nein
- Überwachung Video Ja/Nein
- Überwachung durch Security-Rundgang Ja/Nein
- Zugangsart: Durch Code und Schlüssel oder mit ARGUS
- Klimatisiert Ja/Nein
- Umluft von 5 m/s Ja/Nein
- weiteres

Anmerkung zu "Kontaktstellen zum Standardvertrag" zu Kollokation

- 1.5 Bei der Eskalation Stufe 1 und 2 stellt sich die Frage nach welcher maximalen, abgelaufenen Zeit die Eskalation ausgelöst wird. Bitte ergänzen.

Generelles zum Informationsfluss

Für eine funktionierende Dienstleistung ist eine regelmässige Planungs- und Projektierungsrunde mit Informationen unerlässlich. Leider fanden diese in der Vergangenheit nur zwischen LKW und TLI statt. Die LKW hat sich den Ausbauplänen der TLI meistens gefügt. (siehe Ausbauplan Kollokationen).

Generelles zum physischen Netzzugang

Die Entbündelungspartner mussten bis jetzt diese Entscheidungen hinnehmen und werden ohne Vorkenntnisse und deren Input laufend gezwungen weitere Kollokationen -wenn überhaupt möglichaufzubauen. Die LKW baut neue Kollokationsstandorte wo nur wenige oder keine Entbündelungspartner Platz darin haben (siehe Balzers, Kanalstrasse 8 erstellt am 07.10.2011) und möchte darüber hinaus das T-TAL Produkte für die Weiterverlängerung zu den „alten Überführungspunkten“ für Shared-Access einführen mit Mehrkosten von 100% (+ CHF 16). Wir erachten dies als nicht vertretbar!

Bei zu wenig Platz muss die LKW gewährleisten, dass der Entbündelungspartner zumindest eine Alternative vorgeschlagen erhält oder den Shared Access (SA_TAL) mit Verlängerung zum nächsten bestehenden Verteiler ohne Kostenfolge erhält mit dem Nachteil für den Entbündelungspartner, dass dieser durch die Kupferlänge weniger Bandbreite anbieten kann.

Weiteres wurde festgestellt, dass die LKW grosszügig Platzreserven für zukünftige FTTH-Projekte zurück behält. Wir erhoffen zumindest in diesem Zusammenhang, dass zukünftige platzsparende FTTH-Verteiler berücksichtigt werden und dass in

Vorbereitung auf FTTH weitere Kollokationsstandorte mit genügend Platz bereitgestellt werden.

Freie Wahl von Kollokationsprodukten

Um wirtschaftlich zu handeln, sollte der Entbündelungspartner weiterhin die Möglichkeit haben, selber entscheiden zu können ob er bei den Kollokationsstandorten Fläche, Rack (1/3 bis 1/1) oder HE zumietet. Die LKW möchten HE nur in Ausnahmefällen und nach ihrem Ermessen vergeben, womit wir nicht einverstanden sind.

Generelles zur Verrechnung von Glasfasern

Die Glasfaserverrechnung erfolgt derzeit nach gemessener Faserlänge! Die Messung zeigt, je nach Messausführung und Messtechniker unterschiedliche Resultate (Reflexion, Brechungsindex, Reinheit Messgerät, usw.) Eine gerechte Verrechnung sollte über die Glasfaserdatenbank (NETDOCS) erfolgen wo alle Glasfaserabschnitte erfasst sind.

Derzeit bezahlt der Entbündelungspartner vom Glasfaser-POP (OP) bis zu seinem Reck die vollen Installationskosten. Bei Zumiete von Fasern werden dem Entbündelungspartner zudem die 10-60 Meter zu 1.47 m/Jahr in Rechnung gestellt. Somit zahlt, aus unserer Sicht, der Entbündelungspartner doppelt. Wir sind der Meinung, dass die LKW nur eine der beiden Varianten in Verrechnung stellen darf.

Derzeit bezahlt der Entbündelungspartner für einen Glasfaserzweitanschluss (Redundants) an ein Objekt/Gebäude die „vollen Erstellungskosten“. Darüber hinaus werden dem Entbündelungspartner CHF 2.36 pro m/Jahr in Rechnung gestellt. Somit bezahlt er, auch in diesem Fall doppelt. Wir sind der Meinung, dass in diesem Fall, entweder Anteile der benutzen Rohranlage in Rechnung gestellt werden sollten oder eine verminderte Miete für Unterhalts- und Betriebsaufgaben festgelegt werden sollte.