



# FAQ zur Workshop-Reihe „Mindertiefe Verlegung“



## Inhaltsverzeichnis

### Gigabitausbau in NRW: mindertiefe Verlegung

<b>1. Fragen zum Antragsverfahren gemäß § 68 TKG .....</b>	<b>2</b>
1.1 Antragsberechtigung .....	2
1.2 Antragsmuster .....	3
1.3 Antragsunterlagen .....	3
1.4 Prüfungsschema .....	4
1.5 TKG-Novelle .....	4
<b>2. Fragen zu Besonderheiten mindertiefer Verlegung .....</b>	<b>4</b>
2.1 Hinweis zu technischen Vorgaben .....	4
2.2 Definition .....	5
2.3 Antragsablehnung .....	6
2.4 Verdichtung .....	6
2.5 Verfüllstoffe .....	7
2.6 Beschädigungen .....	7
2.7 Folgekosten .....	8
2.8 Steuerung .....	9
<b>3. Fragen zur Organisation der Zusammenarbeit zwischen Straßenbaulastträger, Telekommunikationsunternehmen und Bauunternehmen .....</b>	<b>10</b>
3.1 Zusammenarbeit .....	10
3.2 Ortstermine .....	11
3.3 Digitalisierung .....	11
<b>4. Fragen zur Qualität der Bauarbeiten .....</b>	<b>12</b>
4.1 Zusammenarbeit .....	12
4.2 Bauüberwachung .....	13
4.3 Ausführungsmängel .....	14

# Gigabitausbau in NRW: mindertiefe Verlegung

Die Verlegung von Glasfaserleitungen in geringerer Tiefe spielt eine bedeutende Rolle für den flächendeckenden Gigabitausbau in Nordrhein-Westfalen. Moderne Verlegemethoden bieten die Chance einer effizienten und gegenüber herkömmlichen Methoden deutlich schnelleren Verlegung. Sie erlauben eine potentiell geringere Baustellenbelastung und eine Kostenersparnis. Für die Straßenbauverwaltungen stellen sich u.a. aufgrund von Abweichungen gegenüber dem etablierten Versorgungs- bzw. Straßentiefbau verschiedene Fragen. Vor diesem Hintergrund haben das NRW Wirtschaftsministerium und das Kompetenzzentrum Gigabit.NRW in Zusammenarbeit mit dem Landesbetrieb Straßenbau.NRW und der Landeshauptstadt Düsseldorf eine Online-Workshopreihe zum Thema mindertiefe Verlegung durchgeführt. In der Zeit von Ende Juni bis Anfang September 2020 nahmen daran Vertreterinnen und Vertreter der kommunalen Straßenbauverwaltung aus nordrhein-westfälischen Kommunen teil.

Das vorliegende Dokument greift wiederkehrende Fragestellungen aus der Workshopreihe auf und fasst hierzu Hinweise, Erfahrungen und Lösungsansätze aus den Workshops zusammen. Die Antworten geben dabei Erfahrungen der mitwirkenden Experten wieder. Sie können und sollen individuelle Rechtsprüfungen nicht ersetzen. Ziel ist vielmehr ein unbürokratischer und praxisorientierter Beitrag zur fortlaufenden Optimierung der Zusammenarbeit von Unternehmen und Straßenbauverwaltung beim Gigabitausbau in NRW.

## 1. Fragen zum Antragsverfahren gemäß § 68 TKG

Zentrale Schnittstelle von Straßenbauverwaltung und Breitbandverlegung sind die Antragsverfahren, die nach dem Telekommunikationsgesetz (TKG) durchzuführen sind, wenn Telekommunikationslinien in öffentlicher Verkehrsfläche errichtet oder geändert werden (§§ 68 ff. TKG).

### 1.1 Antragsberechtigung

#### **Kann jedes Telekommunikationsunternehmen Anträge auf Verlegung oder Änderung von Telekommunikationslinien stellen?**

*Straßen.NRW:* Nur ein Unternehmen, das über die erforderliche Wegenutzungsberechtigung gemäß § 68 Abs. 1 Telekommunikationsgesetz (TKG) verfügt, ist antragsberechtigt. Die Nutzungsberechtigung wird von der [Bundesnetzagentur \(BNetzA\)](#) nach § 69 TKG übertragen. Die Übertragung setzt insbesondere Fachkunde, Zuverlässigkeit und Leistungsfähigkeit des antragstellenden Unternehmens voraus. Die BNetzA hält Informationen für Wegebausträger vor und bietet auch eine Liste der Unternehmen an, denen das unentgeltliche Wegenutzungsrecht übertragen wurde. Diese kann online abgerufen werden.

## 1.2 Antragsmuster

### Gibt es ein einheitliches Muster für die Antragstellung?

[Straßen.NRW](#): Die [Richtlinien für die Benutzung der Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes \(Nutzungsrichtlinien\)](#) enthalten als Anlage E 1 das Muster eines Antrages auf Erteilung einer Zustimmung nach § 68 Abs. 3 TKG. Die Richtlinien nebst Muster sind für die in der Baulast des Landes NRW im Rahmen der Bundesauftragsverwaltung stehenden Bundesstraßen aber auch für die Landesstraßen in NRW verbindlich. Bei Nutzung des Antragsmusters erklärt der Antragsteller übrigens auch, über die o.g. Nutzungsberechtigung zu verfügen.

[Landeshauptstadt Düsseldorf](#): Bei dem Muster handelt es sich aus kommunaler Sicht lediglich um eine Empfehlung. Antragstellende Telekommunikationsunternehmen sind daran nicht gebunden. Wir haben zum Beispiel für kleinere Baumaßnahmen selbst einen Kurzantrag entwickelt, der uns die notwendigen Details in einer einfachen Übersicht vermittelt, um innerhalb der zu beteiligenden Fachabteilungen und -ämtern eine schnellere Übersicht ermöglicht. Für Anträge größerer Baumaßnahmen geben wir den Unternehmen lediglich inhaltliche Anforderungen vor.

## 1.3 Antragsunterlagen

### Welcher Maßstab gilt für einen zum Antrag gehörenden Trassenplan bzw. für Planungsunterlagen?

[Straßen.NRW](#): Die [Richtlinien für die Benutzung der Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes \(Nutzungsrichtlinien\)](#) geben zu dem o.g. Antragsmuster den Hinweis, dass im Regelfall ein Maßstab von wenigstens 1:1.000 als geeignet angesehen wird. Ein größerer Maßstab kann im Einzelfall dazu beitragen, dass die Antragsbearbeitung erleichtert wird.

Zur Antragsvorbereitung kann auch das digital [verfügbare Kartenmaterial](#) von Straßen.NRW genutzt werden. Darüber hinaus finden Antragsteller umfassende straßenbezogene Informationen inzwischen online, beispielsweise eine Zuordnung der jeweiligen Straße zum zuständigen Baulastträger oder auch Querschnittsabmessungen und Angaben zum Straßenaufbau. Das Tool der Wahl hierzu ist das Straßeninformationssystem [NWSIB-online](#).

[Landeshauptstadt Düsseldorf](#): Die von Straßen.NRW genannten Richtlinien gelten für kommunale Straßenbaulastträger nicht unmittelbar. Sie passen nach unserem Verständnis auch nicht in jeder Hinsicht zu den Anforderungen an Verlegung im innerstädtischen Bereich. Wir erhalten unterschiedliche Maßstäbe von 1:500 bis 1:200. Der Straßenquerschnitt, Gehwege und Parkstreifen müssen erkennbar sein. Bei der Beantragung von Multifunktionsgehäusen oder anderen Schränken erhalten wir in der Regel eine grafische Darstellung bzw. eine Fotomontage der Situation nach Umbau.

## 1.4 Prüfungsschema

**Gibt es eine Übersicht über die rechtliche Prüfung im Rahmen des Antragsverfahrens?**

Straßen.NRW: Eine schematische Darstellung findet sich in den [Richtlinien für die Benutzung der Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes \(Nutzungsrichtlinien\)](#) in Anlage E7.

## 1.5 TKG-Novelle

**Sind im Rahmen der aktuellen Novelle des Telekommunikationsgesetzes Änderungen des Antragsverfahrens zu erwarten?**

Straßen.NRW: Aktuell sind eine ganze Menge Änderungen in der Diskussion. Dazu gehört die Idee, mindertiefe Verlegung von einem separaten Antragserfordernis freizustellen und dieses durch eine bloße Mitteilungspflicht zu ersetzen. Nach einem Entwurfsstand aus Juli 2020 ist außerdem eine Regelung enthalten, nach welcher der Antrag als vollständig anzusehen sein soll, wenn seitens des Straßenbaulastträgers binnen eines Monats keine Einwände erhoben werden.

Von besonderer Bedeutung ist außerdem der Ansatz, zukünftig behördliche Entscheidungen nach Maßgabe des Naturschutzrechtes, des Wasserhaushaltrechtes, des Denkmalschutzes und der Straßenverkehrs-Ordnung, die im Zuge der Verlegung oder Änderung von Telekommunikationslinien notwendig sind, gemeinsam mit der Zustimmung nach dem TKG zu erteilen. Zu diesem Zweck wird die Einrichtung von koordinierenden Stellen durch die Länder vorgeschlagen.

## 2. Fragen zu Besonderheiten mindertiefer Verlegung

### 2.1 Hinweis zu technischen Vorgaben

Mindertiefe Verlegemethoden weichen verschiedentlich von Standards des Versorgungstiefbaus bzw. des Straßenbaus ab. Um daraus resultierende technische Fragestellungen zu beantworten, wurden bereits 2014 die „Hinweise für die Anwendung des Trenchingverfahrens bei der Verlegung von Glasfaserkabeln in Verkehrsflächen in Asphaltbauweise“ (H Trenching) erstellt. Das Hinweispapier kann über die Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) bezogen werden (<https://www.fgsv-verlag.de>). Aktuell findet eine Überarbeitung statt. Die Belange der Straßenbaulastträger sind in der eigens eingerichteten Arbeitsgruppe durch Straßen.NRW, die Landeshauptstadt Düsseldorf und einige weitere Städte und Kommunen vertreten. Unternehmen und Wissenschaft sind ebenso eingebunden.

Mit Unterstützung von TK-Netzbetreibern, Verbänden, des öffentlichen Sektors und Vertretern der Industrie wurde ferner ein **Normungsantrag „Trench-, Fräs- und Pflugverfahren zur Verlegung von Glasfaserkabeln“** gestellt, dem der Normenausschuss Bauwesen des DIN (NABau) im Mai 2020 stattgab. Der NABau hat sodann im August 2020 [zur Mitarbeit aufgerufen](#). Das Gremium, das ebenfalls mit Fachleuten aus allen relevanten Bereichen besetzt ist, hat seine Arbeit im September 2020 aufgenommen.

## 2.2 Definition

**Was versteht man denn eigentlich genau unter „mindertiefer Verlegung“? Wie tief ist das?**

*Straßen.NRW:* Gesetzlich vorgesehen ist, dass Glasfaserleitungen oder Leerrohrsysteme, die der Aufnahme von Glasfaserleitungen dienen, in Abweichung der Allgemeinen Technischen Bestimmungen für die Benutzung von Straßen durch Leitungen und Telekommunikationslinien (ATB-Bestra) in geringerer Verlegetiefe, wie im Wege des Micro- oder Minitrenching, verlegt werden können. Nach aktueller Gesetzeslage ist dafür ein eigener Antrag gemäß § 68 Abs. 2 S. 2 TKG zu stellen.

Nach den ATB-BeStra beträgt die Mindestüberdeckung 50 cm. Zudem soll die Verlegung nach den ATB-BeStra wie auch gemäß H Trenching i.d.R. unterhalb des Planums vorgenommen werden. Daraus ergibt sich eine Regeltiefe von 60 cm. Außerhalb geschlossener Ortschaften müssen Längsverlegungen grundsätzlich am äußeren Straßengrundstück und in einer Mindesttiefe von 50 cm und im Bankettbereich mit einer Tiefe von 120 cm vorgenommen werden. Es macht Sinn, ein Abweichen von diesen Standards als mindertiefe Verlegung zu bezeichnen.

Es kann mit Spannung beobachtet werden, ob im Rahmen des o.g. Normungsverfahrens bzw. bei der Überarbeitung des H Trenching-Papiers weitere Klarstellungen erfolgen.

*Landeshauptstadt Düsseldorf:* Innerstädtisch ist bei uns die Regeltiefe mit mindestens 10 cm unter dem Planum angegeben. Die Definition „mindertief“ verstehen wir in Düsseldorf als die Verlegung in dem möglichen Raum zwischen Planum und der Regeltiefe. Einer Verlegung in den Oberbau der Wege stimmen wir damit nicht zu. Unsere technischen Auflagen berufen sich auf das H Trenching, wobei wir Macrotrenching zugelassen jedoch Nano- oder Microtrenching bisher nicht zugestimmt haben.

## 2.3 Antragsablehnung

### **Gibt es Fälle, in denen ein Antrag auf mindertiefe Verlegung abgelehnt werden kann?**

*Straßen.NRW:* Nach aktueller Gesetzeslage muss die mindertiefe Verlegung eigens beantragt werden. Die Bescheidung erfolgt im Rahmen einer gebundenen Entscheidung. Eine Ablehnung ist derzeit allein unter den Voraussetzungen des § 68 Abs. 2 S. 2 u. 3 TKG möglich, das heißt, wenn das Schutzniveau erheblich beeinträchtigt würde und ein erhöhter Erhaltungsaufwand entstünde, sofern für den Mehraufwand durch den Antragsteller keine Kostenübernahme erfolgt. Eine solche Kostenübernahme des antragstellenden Unternehmens ist in dem o.g. Musterantrag ausdrücklich vorgesehen.

Gemäß Nutzungsrichtlinien (Innenrecht der Verwaltung) ist eine Ablehnung begründbar, wenn z.B. angedacht ist, innerhalb der Rollspuren zu verlegen und/oder für die betreffende Fahrbahn aufgrund vorangegangener Erneuerungen noch eine Gewährleistung besteht. Ungeachtet dessen, sehen die Nutzungsrichtlinien und auch die H Trenching vor, dass mindertiefe Verlegung vorrangig im Bereich der Geh- und Radwege vorzunehmen ist.

*Landeshauptstadt Düsseldorf:* Wir haben Anträge in solchen Fällen abgelehnt, in denen die vorgefundenen Möglichkeiten keine mindertiefe Verlegung erlaubten, zum Beispiel die vorhandene Infrastruktur ein Überbauen mit neuen Leitungen nicht ermöglichte oder Wurzeln des Baumbestandes die Flächen zu sehr durchzogen. Auch können wir bei bekannten unmittelbar anstehenden Umbaumaßnahmen der Wege, Einbau einer Überfahrt, Änderungen des Querschnittes von Gehweg zu Parkstand oder Fahrbahn keiner mindertiefen Verlegung zustimmen und müssen uns die Baufreiheit bewahren.

## 2.4 Verdichtung

### **Bei schmalen Gräben / Schlitten stellt sich die Frage, wie eine ordnungsgemäße Verdichtung technisch überhaupt durchgeführt werden kann.**

*Landeshauptstadt Düsseldorf:* Diese Frage haben wir uns in Düsseldorf auch gestellt. Wir beantworten sie aktuell mit der Vorgabe, dass bei uns minimal eine Grabenbreite von 16 cm zulässig ist. Das ist die Breite, die den Einsatz des schmalsten uns bekannten Verdichtungsschuhs einer Rüttelplatte erlaubt. Die Vorgabe harmonisiert mit der beim Minitrenching üblichen Grabenbreite. Wir stehen mit verschiedenen Unternehmen in Kontakt, um hierbei Neuerungen der technischen Möglichkeiten weiter abzustimmen.

*Straßen.NRW:* Es ist vorgesehen, im Rahmen der Überarbeitung des H Trenching bzw. bei der o.g. Normierung zukünftig mehr Klarheit durch transparente Lösungen zu schaffen.

## 2.5 Verfüllstoffe

**Gibt es verbindliche Aussagen dazu, welche Verfüllstoffe technisch für das Verfüllen schmaler Gräben geeignet sind?**

*Straßen.NRW:* Für Verkehrsflächen in Asphaltbauweise enthält H Trenching konkrete Hinweise zu Baustoffen und Verfüllung. Es ist zu erwarten, dass im Rahmen der o.g. Überarbeitung des H Trenching sowie die Normierung von Trench-, Fräs- und Pflugverfahren bestehende Erkenntnisse zu den Verfüllstoffen für die Praxis weiter aufbereitet werden. Entsprechende fachlich kompetente Teilnehmer sind eingebunden.

## 2.6 Beschädigungen

**Gegen mindertiefe Verlegung wird bisweilen angeführt, dass selbst Kleinmaßnahmen wie das Setzen eines Pollers, eines Zauns oder eines Verkehrszeichens mit der Gefahr einer Beschädigung von Glasfaserleitungen verbunden seien. Wie ist mit diesem Argument umzugehen?**

*Kompetenzzentrum Gigabit.NRW:* Empirische Erkenntnisse darüber, ob die Verlegung in geringerer Tiefe in der Praxis tatsächlich mit einer höheren Anzahl von Beschädigungen korreliert, sind uns im Rahmen des Workshops nicht bekannt geworden. Umgekehrt lässt sich argumentieren, dass eine Leitung in geringerer Tiefe ggf. leichter repariert werden kann. Zudem ist der Schutz der Leitungen immer nur einer unter vielen Aspekten, die von den ausbauenden Unternehmen abzuwägen sind. Dazu gehören auch die Geschwindigkeit des Ausbaus, die Ausbaukosten und auch die mit den Baustellen einhergehende Umwelt- und Verkehrsbelastung. Der Ausbaugeschwindigkeit kommt durchaus besonderes Gewicht zu. Denn die flächendeckende Versorgung mit Gigabitnetzen ist ein politisches Ziel von hoher Priorität.

*Straßen.NRW:* Nach der Rechtsprechung gilt grundsätzlich eine Pflicht zur Leitungserkundung und zwar unabhängig von der Verlegetiefe. Ein Tiefbauunternehmer, der im Bereich von öffentlichen Straßen und Wegen Grabungen vornimmt, muss sich also vor Beginn seiner Arbeiten zuverlässig über Lage und Verlauf unterirdischer Versorgungsleitungen erkundigen. Das kann anhand von Katasterdaten, mittels Bodenradar und/oder auch durch Suchschachtungen geschehen. Wer die Leitungserkundung unterlässt, läuft zumindest theoretisch stets Gefahr, Infrastrukturen zu beschädigen. Erfahrungsgemäß kann man sich auch beim Versorgungstiefbau nicht ungeprüft darauf verlassen, dass Bestandsleitungen überall tiefer als 60 cm liegen.

Eine gute und vollständige Dokumentation der verlegten Infrastruktur ist vor diesem Hintergrund dringend zu empfehlen. Sie kann sehr hilfreich sein, um die Pflicht zur Leitungserkundung zu erfüllen. Die Dokumentation kann vereinbart oder als zulässige Nebenbestimmung in die wegerechtliche Zustimmung aufgenommen werden, was rechtlich auch eine Vollstreckung erlauben würde.

Kompetenzzentrum Gigabit.NRW: Unabhängig davon, ob der Ausbau gefördert oder eigenwirtschaftlich erfolgt, kann nur empfohlen werden, Trassenverläufe in einem GIS-Plan zu erfassen und zu dokumentieren. Ergänzende Informationen zur Verlegetiefe, dem gewählten Material etc. sind sicher auch für die Straßenbauverwaltung hilfreich.

Landeshauptstadt Düsseldorf: Wir behalten uns vor, in Kreuzungsbereichen in denen im Rahmen der üblichen Änderungen des Verkehrskonzeptes Ampel-Maste umgesetzt oder Pfosten zur Sicherung der Fußgänger aufgestellt werden könnten oder in den Bereichen in denen z.B. eine Änderung der Beleuchtung oder das Setzen von Fahrradständern bekannt sind, Leitungen tiefer oder an anderer Stelle verlegen zu lassen. Die Netzbetreiber stimmen im Vorfeld zur Antragstellung ihre Planung mit uns ab und nehmen unsere Hinweise und Erfahrungen gerne an, um ihre Leitungen in gesicherte Bereiche zu bringen.

## 2.7 Folgekosten

**Wie verhält es sich denn mit Folgekosten? Wenn die Telekommunikationsleitung Wegeunterhaltsmaßnahmen verhindert oder einer beabsichtigten Änderung eines Verkehrswegs entgegensteht, muss der Nutzungsberechtigte die Leitung ebenfalls ändern oder beseitigen. Gilt das auch bei mindertiefer Verlegung?**

Straßen.NRW: Nach dem Wortlaut des § 72 TKG gelten die Regeln über Änderungen des Verkehrswegs unabhängig von Verlegetiefe und dem gewählten Verlegeverfahren.

Landeshauptstadt Düsseldorf: In unserem Zustimmungsverfahren koordinieren wir bekannte bevorstehende Fahrbahnänderungen und versuchen, die neu verlegten Leitungen in die zukünftigen, vom Netzbetreiber beantragten Tiefen und Bereiche unterzubringen. Es kommt oft vor, dass wir bei Umbaumaßnahmen Leitungen in Tiefen und Lagen vorfinden, in denen sie nicht verbleiben können. Da wir mit unseren Netzbetreibern einen guten und persönlichen Kontakt pflegen, sind bisher auch bei ad hoc Problemen miteinander schnelle Lösungen gefunden worden, so dass unsere Umbau- und Unterhaltungsmaßnahmen ohne größere Schwierigkeiten ablaufen konnten.

## 2.8 Steuerung

**Ist es denn richtig, die knappen für die digitale Infrastruktur verfügbaren Räume in öffentlichen Verkehrsflächen denjenigen Unternehmen zu überlassen, die besonders schnell bauen und als erstes die Zustimmung zur Verlegung beantragen? Kann man das als Straßenbaulastträger irgendwie steuern?**

*Straßen.NRW:* Die staatliche Neutralitätspflicht gebietet es uns, diskriminierungsfrei zu entscheiden. Eine Bevorzugung einzelner Unternehmen darf es nicht geben. Da gibt es auch keine Ausnahme für kommunale Unternehmen. Das Gesetz sieht in § 68 Abs. 4 TKG sogar eine spezielle Regelung für die Zustimmung vor, wenn eine enge Verbindung von Wegebaulastträger und Nutzungsberechtigtem besteht.

Die Koordinierung von anstehenden Aufgrabungen ermöglicht die Nutzung von anstehenden Tiefbaumaßnahmen zur Mitverlegung und hilft bei der Vermeidung von mehreren Aufbrüchen in kurzer Zeit. § 77h TKG statuiert hierzu ein Auskunftsrecht der Telekommunikationsunternehmen in Bezug auf Baumaßnahmen an öffentlichen Versorgungsnetzen. § 77i TKG regelt Koordinierungsmöglichkeiten. Dort sind in Absatz 7 auch Grundlagen einer Mitverlegungspflicht geregelt, die durch Hinweise in Teil E, Ziff. 3 der Nutzungsrichtlinien ergänzt werden.

*Kompetenzzentrum Gigabit.NRW:* Zur Koordinierung von Baumaßnahmen gibt es übrigens auch ein aktuelles [Informationspapier vom Gigabitbüro des Bundes](#).

*Landeshauptstadt Düsseldorf:* Wir haben ebenfalls erlebt, dass es auf manche neuen Betriebe einen „Run“ gibt und versucht wird als erster Anbieter dort zu sein. Dies wird jedoch bei uns durch eine monatliche Maßnahmenkoordinierung und der Verpflichtung auf Mitverlegung geregelt. Wenn der Endverbraucher dann im Nachgang den Betreiber wechseln möchte und dieser einen neuen Hausanschluss beantragt, stimmen wir diesem Anschluss erneut zu.

Für die Zukunft arbeiten wir an einer Lösung ein eigenes Leerrohrnetz zu errichten und anzubieten. In diesem Zuge versuchen wir, auch in neuen Erschließungsgebieten den verfügbaren Platz in den Wegen für die verschiedenen Sparten zuzuordnen.

### 3. Fragen zur Organisation der Zusammenarbeit zwischen Straßenbaulastträger, Telekommunikationsunternehmen und Bauunternehmen

#### 3.1 Zusammenarbeit

**Was können Straßenbaulastträger tun, um die Zusammenarbeit mit den Unternehmen gut zu organisieren?**

Landeshauptstadt Düsseldorf: Wir setzen ganz besonders auf die Kommunikation mit den Netzbetreibern und ihren Fachunternehmen. Ziel ist dabei stets ein ehrliches und vertrauensvolles Miteinander. Dabei wollen wir nicht nur deutlich unsere Ansprüche an die Unternehmen vertreten, sondern bieten auch unsere Kenntnis der baulichen Möglichkeiten, Unterstützung bei der Planung und Umsetzung der Maßnahmen an.

Zu unseren Erwartungen an die Nutzungsberechtigten gehören:

- eine fachlich vorbereitete und durchdachte Planung
- Einholung der geforderten Genehmigungen
- Vorhalten von Baustellenakten
- Abstimmung über die jeweils einsetzbaren Bauweisen
- Einhaltung von Auflagen
- Umsetzung und Überwachung der baulichen Qualität
- Ansprechpartner als Projektverantwortliche der Maßnahmen im Stadtgebiet
- Durchführung geregelter technischer Übernahmen
- Erbringung der geforderten Dokumentation
- Prüfung der zum Einsatz kommenden Firmen auf deren fachliche Tauglichkeit und auch technischen Möglichkeiten (gem. AGFW FW 600)

Im Gegenzug bieten wir:

- regelmäßige Besprechungsangebote zur Erörterung von Baumaßnahmen, aber auch um allgemeine Probleme zu klären und Verbesserungsmöglichkeiten auf beiden Seiten zu finden
- klar formulierte technische Auflagen
- erfahrene Ansprechpartner im Genehmigungsverfahren wie auf den Baustellen
- Briefing der Bauleiter der Netzbetreiber über unsere geltenden Regelungen
- einfache und klare Anforderungen zur Verbesserung der Qualität der eingereichten Genehmigungsanträge
- Übersicht unserer verschiedenen Genehmigungen und aller Ansprechpartner
- gemeinsame Vorbegehungen bei größeren oder baulich besonderen Maßnahmen zur Zusicherung der Baubarkeit der Trasse
- gemeinsame Abstimmung über die zum Einsatz kommenden Firmen und deren Unterstützung durch uns

*Straßen.NRW*: Aus Sicht des Straßenbaulastträgers werden spätestens bei der Antragstellung die Weichen für ein geschmeidiges Zustimmungsverfahren gestellt. Frühzeitige Hinweise auf die Unvollständigkeit von Anträgen und auf den konkreten Ergänzungsbedarf helfen den antragstellenden Unternehmen und der genehmigenden Verwaltung.

Wichtig ist, dass bei allen Beteiligten Ansprechpersonen verfügbar sind.

## 3.2 Ortstermine

### Inwieweit können Streckenbegehungen und Ortstermine helfen?

*Landeshauptstadt Düsseldorf*: Bei Maßnahmen > 40 m, bei allen Fahrbahnquerungen, bei Anträgen zu Schränken und in Fällen besonderer Oberflächengestaltung / -beschaffenheit halten wir Ortstermine für wichtig, um erforderliche Details abzustimmen und einen reibungslosen Ablauf zu erreichen.

*Straßen.NRW*: Gemeinsame Vorab-Ortstermine zur Besprechung der Trassenverläufe und der lokalen Besonderheiten sind auch aus unserer Sicht wünschenswert und sinnvoll. Für uns als landesweit zuständigen Straßenbaulastträger sind solche Termine aber schon aufgrund der Vielzahl von Anträgen nicht immer realisierbar. Alternativ können auch mit dem Antrag eingereichte Fotos bzw. Videos der Örtlichkeiten eine Antragsbearbeitung erleichtern und so letztlich das Zustimmungsverfahren beschleunigen. In jedem Fall haben wir den Wunsch an die Telekommunikationsunternehmen, dass diese vor Antragstellung prüfen, ob die Örtlichkeit grundsätzlich für die angedachten Verlegungen und/oder Verlegeverfahren in Betracht kommt. Denn wir machen immer wieder die Erfahrung, dass (teils sogar beschiedene) Anträge aufgrund später erkannter Hemmnisse zurückgezogen oder geändert werden. Hier gilt: Vorbeugen ist besser als heilen. Denn Änderungen und Neubescheidungen binden jedenfalls Verwaltungskapazitäten, die wir lieber in die Verfahrensbeschleunigung stecken würden. Und auch die Bautrupps können in solchen Fällen nicht wie beabsichtigt eingesetzt werden.

## 3.3 Digitalisierung

### Inwiefern kann die Digitalisierung helfen, die Zusammenarbeit zu optimieren?

Hinweis auf Onlinezugangsgesetz: Das Gesetz zur Verbesserung des Onlinezugangs zu Verwaltungsleistungen ([Onlinezugangsgesetz – OZG](#)) verpflichtet Bund, Länder und Kommunen, bis Ende 2022 ihre Verwaltungsleistungen über Verwaltungsportale auch digital anzubieten. Mit der Umsetzung des Onlinezugangsgesetzes (OZG) werden auch Verwaltungsleistungen zum Breitbandausbau digitalisiert. Eine derzeit zentral im [Digitalisierungslabor Breitband](#) entwickelte digitale Lösung soll perspektivisch auch nordrhein-westfälischen Kommunen zur Implementierung angeboten werden. Der Fokus liegt dabei zunächst auf dem Antrag nach § 68 Abs. 3 TKG. Ein Antragsportal wird bereits von ausgewählten hessischen Pilotkommunen getestet.

Landeshauptstadt Düsseldorf: Da bei uns das Zustimmungsverfahren und die Abstimmung zwischen den verschiedenen Fachabteilungen und –ämtern derzeit durch E-Mails, in Papierform und vielen Telefonaten stattfindet, arbeiten wir verstärkt an einer zukünftigen Digitalisierung zum einen, um innerhalb unserer Verwaltung eine Übersicht aller beantragten, laufenden und beendeten Aufgrabungsmaßnahmen zu erhalten, sie mit anderen Maßnahmen verbessert koordinieren und Schadensmeldungen zuordnen zu können und zum anderen um das Antragsverfahren zu vereinfachen, so dass Anträge in einheitlicher Art und Weise bei den zuständigen Sachbearbeitern eintreffen und nicht umständlich kopiert und versendet werden müssen. Natürlich sollen auch die antragsstellenden Unternehmen den Bearbeitungsstand ihrer Anträge leichter nachvollziehen können. Rückfragen oder notwendige Ergänzungen sollen transparenter werden.

Straßen.NRW: Zusätzlich zu den bestehenden Online-Angeboten sind eine Reduzierung von Medienbrüchen und eine erhöhte Transparenz bezüglich des Verfahrensstandes sicherlich Gewinne, die es im Zuge der Digitalisierung anzustreben gilt.

## 4. Fragen zur Qualität der Bauarbeiten

### 4.1 Zusammenarbeit

**Welche Möglichkeiten bestehen für die Straßenbauverwaltung auf eine qualitativ hochwertige Ausführung durch die von den Netzbetreibern eingesetzten Fachunternehmen hinzuwirken?**

**Ist das auch etwas, dass durch vertrauensvolles Miteinander bewirkt werden kann?**

Kompetenzzentrum Gigabit.NRW: Unbedingt. Netzbetreiber und Straßenbauverwaltung teilen das Interesse an einer hochwertigen Bauausführung. Das ist eine gute Basis für ein vertrauensvolles Zusammenwirken. Im wirtschaftlichen Interesse der Netzbetreiber liegt es zum einen, ein „wertiges“ Netz zu errichten. Außerdem gilt es, gesetzliche Rücksichtnahmepflichten erfüllen und für eine ordnungsgemäße Instandsetzung zu sorgen. Für eine fehlerhafte Instandsetzung und für Schäden müssen die Wegenutzungsberechtigten nach den gesetzlichen Regeln eintreten.

Weder eine Abschottung der Leitung gegen jeden denkbaren äußeren Einfluss noch eine Sanierung der Verkehrsflächen können jedoch Ziele bei der Verlegung von Telekommunikationslinien sein. Nicht nur kommt dem zügigen Ausbau hohe Priorität zu, auch sind die Tiefbaukapazitäten knapp und müssen effizient eingesetzt werden. Das erfordert Kompromissbereitschaft.

## 4.2 Bauüberwachung

**Was können Straßenbulasträger denn sonst aktiv tun, um auf qualitative Bauausführung hinzuwirken und sollte das Qualitätsmanagement nicht den ausführenden Unternehmen überlassen bleiben?**

Landeshauptstadt Düsseldorf: Da die Bauüberwachung den Bauleitern der Netzbetreiber obliegt, unterstützen wir zunächst dort hinsichtlich der straßenbautechnischen Anforderungen, indem wir uns regelmäßig zu technischen Informationsgesprächen mit ihnen austauschen. Die Unternehmen machen auch gerne Gebrauch von der Möglichkeit, kurze Rücksprachen mit uns zu halten, wenn Sie Fragen zur Umsetzung bestimmter Anforderungen haben.

Bei den in Düsseldorf an Straßenbauarbeiten beteiligten Unternehmen, achten wir besonders auf deren Qualitätsmanagement, die Kenntnis und Umsetzung von technischen Regeln und den Umgang mit festgestellten Mängeln. Wir prüfen Referenzen und stehen dazu in engem Austausch mit den Kollegen aus anderen Städten und Gemeinden. Die Einhaltung und Umsetzung der Qualität prüfen wir auch durch unangekündigte Kontrollen (visuell, Probenahme des Materials und den Einsatz des Hand-Penetrometers) und bei den geregelt stattfindenden Übernahmen. Wenn wir Unternehmen für nicht ausreichend qualifiziert erachten, finden wir regelmäßig eine Lösung mit den Netzbetreibern, die ebenfalls daran interessiert sind, Mängel zu vermeiden.

Insgesamt haben wir bisher eine deutliche Verbesserung der umgesetzten Qualität erreicht. Die Baustellen werden inzwischen durch die Netzbetreiber und Fachfirmen vor jeder Übernahme eigenständig begangen und die festgestellten Mängel in der Regel behoben, ohne dass wir darauf hinweisen müssten.

Straßen.NRW: Wir beobachten, dass Telekommunikationsunternehmen den in den letzten Jahren geübten Verzicht auf eine „eigene“ Bauüberwachung teils wieder aufgeben und vermehrt dazu übergehen, die Arbeiten wieder in Eigenregie zu überwachen. Das finden wir gut, denn es trägt deutlich dazu bei, dass Wegebulasträger sich weniger mit der Ahndung von Mängeln und ähnlichem beschäftigen müssen und sich verstärkt der eigentlichen Antragsbearbeitung widmen und so zur Beschleunigung der Genehmigungsverfahren beitragen können.

Kompetenzzentrum Gigabit.NRW: Inwieweit Telekommunikationsunternehmen und Bauunternehmen zur Sicherstellung der Qualität eine Baustellenüberwachung vornehmen, richtet sich u.a. nach der Wirtschaftlichkeit und der Verfügbarkeit von Kapazitäten. Kommunen können durch Einsetzen von Baustellenmanagern und eigene Maßnahmen zum Baustellenmanagement einen möglichst reibungslosen Ausbau unterstützen und zudem eigene Ansprüche sichern. In einigen Kommunen, wie beispielsweise der Stadt Xanten, hat es sich bewährt, einen kommunalen Baustellenmanager zu einzusetzen. Informationen hierzu finden sich auch in unserem [Leitfaden Alternative Verlegemethoden](#).

### 4.3 Ausführungsmängel

**Gibt es Empfehlungen für den Fall, dass eine Überforderung der mit dem Tiefbau beauftragten Unternehmen auffällt?**

Landeshauptstadt Düsseldorf: Zunächst ist dann die Bauüberwachung des Netzbetreibers gefragt, um Defiziten bei Bauausführung zu begegnen. Wir wollen in erster Linie ein gutes, rücksichtsvolles Miteinander und eine gemeinsame geregelte Abwicklung der Baustellen.

Im Falle einer potentiellen Gefährdung des Verkehrs oder schweren, nachhaltigen Schädigung der Infrastruktur werden auch Baustellen stillgelegt und erst nach Sicherung der Gefahren und Änderung der Ausführungsweise wieder freigegeben.

Straßen.NRW: In der Praxis ist oft der schnelle und direkte Draht zum Wegenutzungsberechtigten entscheidend, bürokratische Mittel sind manchmal nur die zweitbeste Wahl. So besteht zwar nach § 68 Abs. 3 S. 8 HS.2 TKG die Möglichkeit für den Straßenbaulastträger, auch Sicherheiten zu verlangen. Solche Maßnahmen erfordern aber bürokratischen Aufwand. Wir erproben das aktuell nur in Einzelfällen. Wenn die Baudurchführung unsachgemäß erfolgt oder Genehmigungen fehlen (z.B. straßenverkehrsrechtlichen Anordnungen) und das direkte Gespräch einmal nicht hilft, bleibt als letztes Mittel immer noch eine kurzfristige Baustellenstilllegung. Manchmal ist das nötig, um im Sinne aller Beteiligten größere Schäden zu vermeiden – auch damit das Image des Breitbandausbaus nicht unnötig Schaden nimmt. Oft ist das mediale Echo im Schadensfall leider deutlich größer, als wenn alles gut läuft. Und meistens läuft es doch ziemlich gut.

**Herausgeber:**

Kompetenzzentrum Gigabit.NRW  
Postfach 10 54 44  
40045 Düsseldorf  
<http://gigabit.nrw.de/>

Das Kompetenzzentrum Gigabit.NRW ist Auftragnehmer des Ministeriums für Wirtschaft, Innovation, Digitalisierung und Energie des Landes Nordrhein-Westfalen. Aufgabe und Ziel des Kompetenzzentrums Gigabit.NRW ist es, den Ausbau von zukunftsfähigen Breitbandnetzen in NRW nachhaltig voranzubringen. Das Kompetenzzentrum Gigabit.NRW soll dabei unterstützen, die Breitbandziele des Landes durch Vernetzung, Wissenstransfer sowie Informations- und Kommunikationsmaßnahmen zu erreichen.

Dieses Dokument ist Teil der Öffentlichkeitsarbeit des Kompetenzzentrums Gigabit.NRW und wird vorbehaltlich aller Rechte ohne die Erhebung von Kosten abgegeben und ist nicht für den Verkauf bestimmt. Vervielfältigungen, Mikroverfilmung, die Einspeicherung und Verarbeitung in elektronischen Medien sind ohne Zustimmung des Herausgebers nicht gestattet.

Die Inhalte dieser Publikation sind zur grundlegenden Information für die am Thema „Eigenwirtschaftlicher Breitbandausbau durch Bürgerinitiativen“ Interessierte gedacht. Sie entsprechen dem Kenntnisstand der Autoren zum Zeitpunkt der Veröffentlichung und haben nicht den Anspruch auf Vollständigkeit. Meinungsbeiträge geben die Auffassung einzelner Autoren bzw. Interviewter wieder. In den Grafiken kann es zu Rundungsdifferenzen kommen.

Die Inhalte wurden in Zusammenarbeit mit dem Ministerium für Wirtschaft, Innovation, Digitalisierung und Energie des Landes Nordrhein-Westfalen (MWIDE), dem Landesbetrieb Straßenbau Nordrhein-Westfalen (Straßen.NRW) sowie dem Amt für Verkehrsmanagement der Stadt Düsseldorf erstellt.

**Bezugsquelle:**

Kompetenzzentrum Gigabit.NRW  
Postfach 10 54 44, 40045 Düsseldorf  
Telefon: +49 211/981-2345  
Email: [info@gigabitnrw.de](mailto:info@gigabitnrw.de)  
Internet: <http://gigabit.nrw.de/>

Im Auftrag des Ministeriums für Wirtschaft, Innovation, Digitalisierung und Energie des Landes NRW

**Redaktion:**

Kompetenzzentrum Gigabit.NRW

**Stand:** 02. November 2020

**Gestaltung:** Kompetenzzentrum Gigabit.NRW