

VERORDNUNG (EG) Nr. 1524/96 DER KOMMISSION

vom 30. Juli 1996

zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 3298/94 über ein System von Ökopunkten für Lastkraftwagen im Transit durch Österreich

DIE KOMMISSION DER EUROPÄISCHEN GEMEINSCHAFTEN —

gestützt auf den Vertrag zur Gründung der Europäischen Gemeinschaft,

gestützt auf die Akte über den Beitritt Österreichs, Finnlands und Schwedens, insbesondere auf Artikel 11 Absatz 6 und Anhang 4 des Protokolls Nr. 9,

in Erwägung nachstehender Gründe:

Das Protokoll Nr. 9 zur Akte über den Beitritt Österreichs, Finnlands und Schwedens enthält eine spezielle Regelung für den Transit von Lastkraftwagen durch österreichisches Hoheitsgebiet gestützt auf ein System von Transitrechten (Ökopunkte).

Artikel 14 des Protokolls Nr. 9 sieht die Aufrechterhaltung nichtdiskriminierender physischer Kontrollen an der Grenze zwischen Österreich und anderen Mitgliedstaaten zur Überprüfung der gemäß Artikel 11 zugeteilten Ökopunkte und der bestehenden Kontingente für bilaterale Fahrten nach Artikel 12 des Protokolls Nr. 9 nur bis zum 31. Dezember 1996 vor.

Die Durchführung von Artikel 11 des Protokolls Nr. 9 kann nach dem 31. Dezember 1996 neben anderen Kontrollmethoden durch ein elektronisches Kontrollsystem gewährleistet werden.

Wie in der Gemeinsamen Erklärung Nr. 18 zur Akte über den Beitritt Österreichs, Finnlands und Schwedens vorgesehen, sollte die Kommission detaillierte Maßnahmen für die noch offenen technischen Fragen im Zusammenhang mit dem Ökopunktesystem erlassen.

Die Verordnung (EG) Nr. 3298/94 der Kommission⁽¹⁾ sollte daher entsprechend geändert werden.

Die in dieser Verordnung vorgesehenen Maßnahmen stimmen mit der Stellungnahme des gemäß Artikel 16 des Protokolls Nr. 9 eingesetzten Ausschusses überein —

HAT FOLGENDE VERORDNUNG ERLASSEN:

Artikel 1

Die Verordnung (EG) Nr. 3298/94 wird wie folgt geändert:

1. Der Titel erhält folgende Fassung:

„Verordnung (EG) Nr. 3298/94 der Kommission vom 21. Dezember 1994 über ein System von Ökopunkten für Lastkraftwagen im Transit durch Österreich“.

2. Artikel 1 erhält folgende Fassung:

„Artikel 1

(1) Der Fahrer eines Lastkraftwagens im Hoheitsgebiet Österreichs hat die nachstehend aufgeführten Unterlagen mitzuführen und diese auf Verlangen den Aufsichtsbehörden zur Prüfung vorzulegen, entweder:

- a) ein ordnungsgemäß ausgefülltes Einheitsformular oder eine österreichische Bestätigung der Entrichtung von Ökopunkten für die betreffende Fahrt; ein Muster dieser als ‚Ökokarte‘ bezeichneten Bestätigung ist in Anhang A enthalten; oder
- b) ein im Kraftfahrzeug eingebautes elektronisches Gerät, das eine automatische Entwertung der Ökopunkte ermöglicht und als ‚Umweltdatenträger‘ (‚ecotag‘) bezeichnet wird; oder
- c) die in Artikel 13 aufgeführten geeigneten Unterlagen zum Nachweis darüber, daß es sich um eine Fahrt gemäß Anhang C handelt, für die keine Ökopunkte benötigt werden; oder
- d) geeignete Unterlagen aus denen hervorgeht, daß es sich nicht um eine Transithahrt handelt und, wenn das Fahrzeug mit einem Umweltdatenträger ausgestattet ist, daß dieser für diesen Zweck eingestellt ist.

Die zuständigen österreichischen Stellen geben die Ökokarte gegen Entrichtung der bei der Herstellung und Verteilung der Ökopunkte und Ökokarten anfallenden Kosten aus und errichten an geeigneten Stellen die erforderlichen Einrichtungen zum Lesen der Umweltdatenträger.

(2) Die Umweltdatenträger werden gemäß den in Anhang F aufgeführten technischen Spezifikationen hergestellt, programmiert und angebracht. Zulassung, Programmierung und Anbringung der Umweltdatenträger können durch die zuständigen Stellen eines jeden Mitgliedstaats erfolgen.

Der Umweltdatenträger wird so programmiert, daß er Informationen über das Land der Zulassung und den NO_x-Wert des Lastkraftwagens gemäß den Angaben des in Absatz 4 beschriebenen Dokuments über die Übereinstimmung mit der Produktion (COP) enthält.

(3) Der Umweltdatenträger wird gemäß Anhang G an der Windschutzscheibe des Lastkraftwagens angebracht. Es ist nicht übertragbar.

(4) Der Fahrer eines am oder nach dem 1. Oktober 1990 zugelassenen Lastkraftwagens hat zum Nachweis der NO_x-Emissionen des Fahrzeugs ein COP-Dokument gemäß Anhang B mitzuführen und auf Verlangen vorzuweisen. Bei erstmals vor dem 1. Oktober 1990 zugelassenen Lastkraftwagen und bei solchen, für die kein solches Dokument vorgewiesen wird, ist ein COP-Wert von 15,8 g/kWh anzusetzen.

⁽¹⁾ ABl. Nr. L 341 vom 30. 12. 1994, S. 20.

(5) Die Mitgliedstaaten teilen der Kommission schriftlich mit, welche innerstaatlichen Behörden berechtigt sind, die in den Absätzen 1 bis 4 genannten Dokumente und Umweltdatenträger auszustellen.“

3. Artikel 2 erhält folgende Fassung:

„Artikel 2

(1) Soweit das Fahrzeug keinen Umweltdatenträger benutzt, wird die erforderliche Anzahl von Ökopunkten auf die Ökokarte aufgeklebt und entwertet. Die Ökopunkte sind durch Unterschrift so zu entwerten, daß sich der Schriftzug sowohl auf die Ökopunkte als auch auf das die Ökopunkte tragende Blatt erstreckt. Anstelle einer Unterschrift kann auch ein Stempel verwendet werden.

Eine Ökokarte, die mit der erforderlichen Anzahl von Ökopunkten versehen ist, wird den Kontrollorganen des Mitgliedstaats, in dem das Fahrzeug zugelassen ist, oder Österreichs ausgehändigt, die anschließend eine Kopie mit der Zahlungsbestätigung zurückgeben.

(2) Ist das Fahrzeug mit einem Umweltdatenträger versehen, wird nach Bestätigung einer anrechnungspflichtigen Transitfahrt von Ökopunkteguthaben des Mitgliedstaats, in dem das Fahrzeug zugelassen ist, die Anzahl von Ökopunkten abgezogen, die den auf dem Umweltdatenträger des Fahrzeugs gespeicherten Angaben über die NO_x-Emissionen entspricht. Die hierfür erforderliche Infrastruktur wird von den österreichischen Behörden zur Verfügung gestellt und unterhalten.

Bei Fahrzeugen, die mit einem Umweltdatenträger versehen sind und im bilateralen Verkehr eingesetzt werden, muß der Umweltdatenträger so eingestellt werden, daß ersichtlich wird, daß vor der Einfahrt in österreichisches Hoheitsgebiet keine Transitfahrt durchgeführt wird.

(3) Wenn eine Ökokarte verwendet und das Zugfahrzeug bei einer Transitfahrt ausgewechselt wird, bleibt die bei der Einfuhr ausgestellte Zahlungsbestätigung gültig und ist weiter mitzuführen. Wenn der COP-Wert des neuen Zugfahrzeugs den auf dem Formular angegebenen Wert überschreitet, werden bei der Ausfahrt zusätzliche Ökopunkte auf eine neue Karte aufgeklebt und entwertet.

(4) Die Ökokarte und der Umweltdatenträger treten bei Fahrten, für die Ökopunkte zu entrichten sind, anstelle aller bislang für verkehrsstatische Zwecke verwendeten österreichischen Formulare.

(5) Die zuständigen Behörden der Mitgliedstaaten unterrichten die Kommission regelmäßig über die Anzahl der auf der Ökokarte verbrauchten Punkte. Den jeweiligen einzelstaatlichen Behörden oder der Kommission werden gegebenenfalls Originale oder Durchschriften der Formulare mit entwerteten Ökopunkten zur Verfügung gestellt.

Wenn das Fahrzeug mit einem Umweltdatenträger ausgestattet ist, setzen die österreichischen Behörden eine benannte Stelle des Mitgliedstaats, in dem das

Fahrzeug zugelassen ist, innerhalb von 48 Stunden davon in Kenntnis, daß eine Transitfahrt durchgeführt wurde. Auch die Kommission wird hiervon unterrichtet.

(6) Die Bestimmungen der Absätze 1 bis 5 gelten unbeschadet des Artikels 14a.“

4. In Artikel 3 Absatz 3 erhält der Einleitungssatz folgende Fassung:

„Unbeschadet der Bestimmungen des Absatzes 2 wird durchgängiger Transitverkehr durch Österreich als bilateraler Verkehr betrachtet, wenn er über folgende Bahnhöfe abgewickelt wird.“

5. Artikel 4 erhält folgende Fassung:

„Artikel 4

Die Ökopunkte sind zwischen dem 1. Januar des Zuteilungsjahres und dem 31. Januar des darauffolgenden Jahres gültig.“

6. Artikel 5 wird wie folgt geändert:

a) In Absatz 1 erhält der zweite Satz folgende Fassung:

„Bei wiederholten Zuwiderhandlungen gelten Artikel 8 Absatz 3 und Artikel 11 der Verordnung (EWG) Nr. 881/92 des Rates.“

(*) ABl. Nr. L 95 vom 9. 4. 1992, S. 1.“

b) Die Absätze 2 und 3 erhalten folgende Fassung:

„(2) Die Kommission und die zuständigen Behörden der Mitgliedstaaten leisten sich im Rahmen ihrer Zuständigkeiten Amtshilfe zur Ermittlung und Verfolgung von Zuwiderhandlungen gegen das Protokoll Nr. 9 und diese Verordnung, insbesondere bei der Überprüfung der vorschriftsmäßigen Verwendung und Handhabung der Ökokarten und des Umweltdatenträgers.

(3) Kontrollen können nach Ermessen des Mitgliedstaats unter Beachtung des Prinzips der Nichtdiskriminierung an einem anderen Punkt als der Grenze durchgeführt werden.“

c) Folgende Absätze 4 und 5 werden angefügt:

„(4) Die österreichischen Kontrollorgane können unter Beachtung des Grundsatzes der Verhältnismäßigkeit geeignete Maßnahmen ergreifen, wenn ein Fahrzeug mit einem Umweltdatenträger ausgerüstet ist und zumindest einer der folgenden Sachverhalte vorliegt:

a) im Fall des Fahrzeugs oder dessen Betreiber liegen wiederholte Zuwiderhandlungen vor;

b) das Ökopunkteguthaben des Landes, in dem das Fahrzeug zugelassen ist, ist unzureichend;

c) der Umweltdatenträger wurde von jemand anderen als der in Artikel 1 Absatz 2 hierzu ermächtigten Stelle manipuliert oder verändert;

d) der betreffende Mitgliedstaat hat dem Fahrzeug eine unzureichende Anzahl von Ökopunkten für eine Transitfahrt zugeteilt;

e) das Fahrzeug verfügt nicht über die geeigneten Unterlagen gemäß Artikel 1 Absatz 1 Buchstabe c) oder Buchstabe d) um nachzuweisen, warum der Umweltdatenträger so eingestellt wurde, daß erkenntlich wird, daß es sich nicht um eine Transitfahrt durch das österreichische Hoheitsgebiet handelt;

f) der in Anhang F beschriebene Umweltdatenträger vom Typ x verfügt nicht über die für eine Transitfahrt erforderliche Anzahl von Ökopunkten.

(5) Die österreichischen Kontrollorgane können unter Einhaltung des Grundsatzes der Verhältnismäßigkeit geeignete Maßnahmen treffen, wenn ein Fahrzeug nicht mit einem Umweltdatenträger ausgerüstet ist und zumindest einer der folgenden Sachverhalte vorliegt:

a) die Ökokarte wird den Kontrollorganen nicht entsprechend dieser Verordnung vorgelegt;

b) die vorgelegte Ökokarte ist unvollständig oder unrichtig ausgefüllt oder die Ökopunkte wurden nicht vorschriftsmäßig aufgeklebt;

c) das Fahrzeug verfügt nicht über ordnungsgemäße Papiere für den Nachweis darüber, daß es keine Ökopunkte benötigt.“

7. Artikel 6 Absatz 2 erhält folgende Fassung:

„(2) Die gedruckten Ökopunkte, die für das Aufkleben auf die Ökokarten bestimmt sind, werden den Mitgliedstaaten jedes Jahr in zwei Tranchen zur Verfügung gestellt, und zwar jeweils vor dem 1. Oktober des vorhergehenden und vor dem 1. März des betreffenden Jahres.“

Unter den in Artikel 11 Absatz 2 Buchstabe c) des Protokolls Nr. 9 genannten Bedingungen vermindert sich die Zahl der Ökopunkte für das betreffende Jahr um eine Anzahl, die nach der in Anhang 5 Nummer 3 des Protokolls festgelegten Methode berechnet wird.“

8. Artikel 7 erhält folgende Fassung:

„Artikel 7

(1) Die zuständigen Behörden der Mitgliedstaaten teilen die verfügbaren Ökopunkte unter den betroffenen Güterkraftverkehrsunternehmen auf, die in ihrem Hoheitsgebiet niedergelassen sind.

(2) Die zuständigen Behörden der Mitgliedstaaten melden und geben der Kommission bis spätestens 15. Oktober eines jeden Jahres die Ökopunkte zurück, von denen aufgrund von vorliegenden Daten und Verkehrsschätzungen für die letzten Monate des Jahres angenommen werden kann, daß sie bis zum Jahresende nicht mehr verbraucht werden.“

9. Artikel 8 Absatz 2 erhält folgende Fassung:

„(2) Die Ökopunkte aus der Gemeinschaftsreserve werden den Mitgliedstaaten von der Kommission

gemäß dem in Artikel 16 des Protokolls Nr. 9 festgelegten Verfahren spätestens einen Monat vor Jahresende zugeteilt.

Die erneute Zuteilung wird entsprechend den Einzelheiten in Anhang E nach den folgenden Kriterien vorgenommen:

- die besondere Lage Griechenlands und Italiens,
- die Auswirkungen der deutschen Vereinigung,
- die Förderung alternativer Verkehrsträger für den Transit durch Österreich, insbesondere die ‚Rollende Landstraße‘,
- die Anzahl der den Mitgliedstaaten zugeteilten und von diesen tatsächlich verwendeten Ökopunkten,
- die durchschnittlichen NO_x-Emissionswerte von Fahrzeugen der Mitgliedstaaten, die am Transitverkehr teilnehmen,
- unvorhergesehene Ereignisse.“

10. In Artikel 9 werden die Worte „zur Akte über den Beitritt Norwegens, Österreichs, Finnlands und Schwedens“ gestrichen.

11. In Artikel 10 werden die Worte „Zur Klarstellung“ durch die Worte „Im Sinne“ ersetzt.

12. Folgender Artikel 14a wird eingefügt:

„Artikel 14a

Während eines Übergangszeitraums bis zum 31. Dezember 1997 ist die Verwendung von Ökokarten oder Umweltdatenträgern im Transitverkehr zulässig.

Ab dem 1. Januar 1998 gestattet es die Kommission den einzelnen Mitgliedstaaten, jährlich bis zu 0,6 % der für die Mitgliedstaaten gemäß Artikel 9 festgelegten Gesamtökopunktezahl auf ihren Ökokarten zu verwenden. Die Mitgliedstaaten teilen der Kommission bis spätestens zum 1. August eines jeden Jahres die Anzahl der Ökopunkte mit, die sie für das darauffolgende Jahr verwenden möchten. Die Kommission wird diese Ökopunkte in einer einzigen Tranche vor dem 1. Dezember zuteilen. Die Ökokarten werden gemäß Artikel 1 Absatz 1 Unterabsatz 2 zugeteilt.“

13. Anhang E wird durch Anhang I dieser Verordnung ersetzt.

14. Die in Anhang II dieser Verordnung aufgeführten Anhänge F und G werden angefügt.

Artikel 2

Diese Verordnung tritt am zwanzigsten Tag nach ihrer Veröffentlichung im *Amtsblatt der Europäischen Gemeinschaften* in Kraft.

Sie gilt ab dem 1. Januar 1997.

Diese Verordnung ist in allen ihren Teilen verbindlich und gilt unmittelbar in jedem Mitgliedstaat.

Brüssel, den 30. Juli 1996

Für die Kommission

Neil KINNOCK

Mitglied der Kommission

—

ANHANG I

„ANHANG E

KRITERIEN FÜR DIE NEUVERTEILUNG VON ÖKOPUNKTEN

Die besondere Lage Griechenlands und Italiens

Von der Gemeinschaftsreserve, die 3,34 % der Gesamtzahl der Ökopunkte beträgt, erhält Italien prinzipiell einen Anteil von Ökopunkten, der 4 874 der Punkte gemäß Anhang D und Griechenland einen Anteil, der 576 der Punkte gemäß Anhang D entspricht. Die Zuteilung erfolgt auf der Grundlage von Prioritäten. Ferner werden alle erforderlichen Anstrengungen unternommen, um zu gewährleisten, daß bei der Zuteilung an Griechenland die griechischen Bedürfnisse in ausreichendem Maße berücksichtigt werden.

Die Auswirkungen der deutschen Vereinigung

Ferner erhält Deutschland einen Anteil von Ökopunkten, der 6 444 der Punkte gemäß Anhang D entspricht.

Die Förderung alternativer Verkehrsträger für den Transit durch Österreich, insbesondere die „Rollende Landstraße“

Alle der Kommission für eine Neuverteilung zurückgegebenen österreichischen Ökopunkte werden den Mitgliedstaaten, die zusätzliche Ökopunkte beantragen, im Verhältnis zu den statistischen Angaben zugeteilt, die einen Nachweis darüber liefern, daß Lastkraftwagen mit Zulassung in dem betreffenden Mitgliedsland die „Rollende Landstraße“ in Österreich benutzen.

Die Anzahl der den Mitgliedstaaten zugeteilten und tatsächlich verwendeten Ökopunkte. Die durchschnittlichen NO_x-Emissionswerte von Fahrzeugen der Mitgliedstaaten, die am Transitverkehr teilnehmen.

Die verbleibenden Ökopunkte werden den Mitgliedstaaten, die zusätzliche Ökopunkte beantragen, im Verhältnis zu den für jeden einzelnen Mitgliedstaat festgelegten Koeffizienten wie folgt zugeteilt:

- Anzahl der als notwendig erachteten Ökopunkte, ermittelt durch Extrapolation der neuesten statistischen Angaben aus Österreich;
 - multipliziert mit dem Verhältnis der einem Mitgliedstaat zugeteilten und von diesem im Vorjahr tatsächlich verwendeten Ökopunkte;
 - multipliziert mit den jüngsten Mittelwerten der NO_x-Emissionen der Transitfahrzeuge des betreffenden Mitgliedsstaats, als Prozentsatz der für das betreffende Jahr festgelegten Planzahl.“
-

ANHANG II

„ANHANG F

TECHNISCHE SPEZIFIKATIONEN DES UMWELTDATENTRÄGERS

Nahbereichskommunikation Bake — Fahrzeug

DSCR-relevante (Vor-)Normen und Technische Berichte

Für die Nahbereichskommission zwischen Fahrzeugen und straßenseitiger Infrastruktur müssen folgende von CEN/TC 278 herausgegebene Dokumente beachtet werden:

- a) prENV278/9/ #62 ‚DSRC Physical Layer using Microwave at 5.8 GHz‘
- b) prENV278/9/ #64 ‚DSRC Data Link Layer‘
- c) prENV278/9/ #65 ‚DSRC Application Layer‘

Typenprüfung

Der Lieferant des Fahrzeugdatenträgers muß für diese Geräte Typenprüfungszeugnisse einer akkreditierten Prüfungsanstalt vorlegen, in denen jeweils die Einhaltung aller Grenzwerte bestätigt wird, welche in der z. Z. gültigen I-ETS 300674 spezifiziert sind.

Betriebsbedingungen

Der Fahrzeugdatenträger für das automatische Ökopunktsystem muß die geforderte Funktionalität unter folgenden Betriebsbedingungen gewährleisten:

- Umgebungsbedingungen: Umgebungstemperatur von -25°C bis $+70^{\circ}\text{C}$,
- Witterungsbedingungen: alle zu erwartenden,
- Verkehr: mehrspurig, frei fließend,
- Geschwindigkeitsbereich: von ‚Stop and Go‘ bis zu 120 km/h.

Die hier genannten Betriebsbedingungen gelten lediglich als Mindestanforderungen. Sollten die erwarteten DSCR-relevanten (Vor-)Normen höhere Anforderungen stellen, so gelten die in den (Vor-)Normen enthaltenen Bedingungen vorrangig!

Der Fahrzeugdatenträger darf nur auf Mikrowellen-Signale reagieren, welche von ihm unterstützte Applikationen kennzeichnen.

Fahrzeugdatenträger*Identifikation*

Jeder Fahrzeugdatenträger muß eine einzigartige Identifikationsnummer tragen. Diese muß neben der erforderlichen Anzahl Stellen für die Unterscheidung auch eine Prüfsumme über diese Stellen zur Kontrolle der Integrität enthalten.

Montage

Der Fahrzeugdatenträger ist für eine Montage hinter der Windschutzscheibe des LKW bzw. Zugfahrzeuges auszulegen. Der Montagevorgang muß den Fahrzeugdatenträger — soweit wie mit vertretbarem technischen Aufwand realisierbar — untrennbar mit dem Fahrzeug zu verbinden.

Ein Verhindern der Kommunikation mit der Straßenseitigen Infrastruktur durch einfaches Abdecken des Fahrzeugdatenträgers darf nicht möglich sein.

Transitdeklaration

Der Fahrzeugdatenträger hat über eine Eingabemöglichkeit zur Deklaration einer Ökopunkt-befreiten Fahrt zu verfügen.

Der Status dieser Deklaration muß entweder am Fahrzeugdatenträger klar ersichtlich sein oder es muß die Möglichkeit geben, ihn in eine definierte Ausgangsstellung zu versetzen. In jedem Fall muß sichergestellt sein, daß für die Bewertung im System nur der Status zum Zeitpunkt der Einreise herangezogen wird.

Äußere Kennzeichnung

Jeder Fahrzeugdatenträger muß auch im Rahmen einer Sichtprüfung eindeutig identifiziert werden können. Dazu ist es erforderlich, daß die obengenannte einzigartige Identifikationsnummer auf der Oberfläche unverwischbar angebracht ist.

Es muß ferner die Möglichkeit bestehen, auf der Oberfläche des Fahrzeugdatenträgers eine unablösbare und unverwischbare Kennzeichnung in Form von vorbereiteten Klebeetiketten anzubringen. Diese Kennzeichnung hat den Ökopunktwert des jeweiligen Fahrzeuges zu beinhalten (‚5‘, ‚6‘, ... ‚16‘).

Diese Spezialetiketten müssen eine hohe Fälschungssicherheit und ausreichende mechanische Festigkeit sowie Licht- und Temperaturbeständigkeit aufweisen. Sie müssen eine ausreichend hohe Klebekraft aufweisen und dürfen nur durch Zerstörung vom Fahrzeugdatenträger abgelöst werden können.

Manipulationssicherheit

Das Gehäuse muß derart beschaffen sein, daß Manipulationen an den inneren Bestandteilen soweit wie technisch möglich ausgeschlossen sind und alle Eingriffe im Nachhinein erkennbar sind.

Datenspeicher

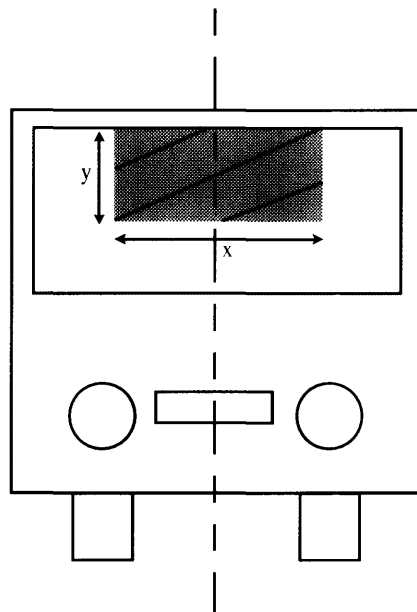
Der Datenspeicher im Fahrzeugdatenträger ist so zu dimensionieren, daß für folgende Daten ausreichend Platz zur Verfügung steht:

- Identifikationsnummer
- Fahrzeugdaten
 - Fahrzeugkennzeichen
 - COP-Wert
- Transaktionsdaten
 - Kennung der Grenzstation
 - Reiserichtung
 - Zeitstempel
 - Status der Fahrtdeklaration
 - Sperrinformationen
- Statusdaten
 - Manipulation
 - Batteriestatus
 - Status der letzten Kommunikation

Darüber hinaus ist eine mindestens dreißigprozentige Reserve vorzusehen.

ANHANG G

MONTAGEANFORDERUNGEN FÜR DEN UMWELTDATENTRÄGER



Der Umweltdatenträger ist an der Innenseite der Windschutzscheibe innerhalb eines hierfür gekennzeichneten Bereichs (s. obige Darstellung) mit den folgenden Abmessungen anzubringen:

$x = 100 \text{ cm}$

$y = 80 \text{ cm}^{\circ}$.