

EASA Opinion 06/2026 of 18 September 2026 (Security)

Zusammenfassung der EASA-Stellungnahme 06/2026 EASA hat am Freitag, dem 18. September, die nächste Fassung der Sicherheitsvorschläge für Drohnen als Stellungnahme 06/2026 veröffentlicht:

<https://www.easa.europa.eu/en/document-library/opinions/opinion-no-062026>

Die EASA schlägt vor, die Verordnungen 2019/945 und 947 zu ändern, um den wachsenden Sicherheitsbedenken im Zusammenhang mit dem Betrieb von Drohnen Rechnung zu tragen. Der Schwellenwert für die Startmasse, ab dem eine Registrierung der Piloten (und die Anwendung von Altersgrenzen) erforderlich ist, soll von 250 g auf 100 g gesenkt werden. Eine Funktion zur direkten Fernidentifizierung (DRI) sowie eine Startsperrre sollen für alle unbemannten Luftfahrzeuge mit einem Gewicht von mehr als 100 g, einschließlich selbstgebauter, verbindlich vorgeschrieben werden. Die Mitgliedstaaten können diese neuen Anforderungen auch auf den Betrieb von Modellflugzeugen im Rahmen einer Genehmigung gemäß Artikel 16 anwenden. Die EASA schlägt zudem eine neue Höchstgeschwindigkeit von 19 m/s (68,4 km/h) für alle Flüge der offenen Kategorie vor, einschließlich Modellflugzeuge, die unter der Unterkategorie A3 betrieben werden.

Zusammenfassung der Position der EMFU Die European Model Flying Union (EMFU) teilt die wachsenden Sicherheitsbedenken im Zusammenhang mit dem Missbrauch von Drohnen. Modellflieger sind bereit, zu einem sichereren Europa beizutragen, und tun dies bereits seit weit über einem Jahrhundert. Jegliche neuen Maßnahmen müssen jedoch notwendig sein, gezielt auf die Risiken ausgerichtet sein, verhältnismäßig sein und den Modellflug nicht unnötig weiter einschränken.

Das Modellfliegen wird in der Regel mit selbstgebauten Flugmodellen¹ ausgeübt, fernab von Ballungszentren und Gebäuden, innerhalb der Sichtreichweite und ohne autonome Steuerungsmodi (mit Ausnahme von Flugstabilisierungshilfen ohne direkten Einfluss auf die Flugbahn sowie von Hilfen bei Verbindungsausfall). Die Besonderheiten des Modellfliegens unterscheiden unseren Sport deutlich vom Einsatz von „Drohnen“. Die EMFU hat daher wiederholt eine gesonderte Behandlung des Modellfliegens gefordert, deren Notwendigkeit durch diese Stellungnahme der EASA erneut unterstrichen wird.

Die Sicherheitsrisiken unseres Sports sind minimal und rechtfertigen keine obligatorische DRI für den Modellflugbetrieb. Anstatt die Rolle und den Wert unseres Sports anzuerkennen, enthalten die in der EASA-Stellungnahme 06/2026 dargelegten Vorschläge unverhältnismäßige neue Einschränkungen, die den Modellflug in allen EASA-Mitgliedsländern erheblich einschränken werden. Sie verursachen folgendes:

- Zehntausenden europäischen Piloten ihren Sport und ihr Hobby vorenthalten;
- den Zugang zum Modellflug insbesondere für junge und angehende Flieger erheblich einschränken und damit die wichtige Rolle untergraben, die der Modellflug für die Wettbewerbsfähigkeit Europas im Luftfahrtsektor spielt;
- die Fähigkeit des Sports mindern, zur Entwicklung und zum Einsatz neuer Technologien beizutragen, wodurch große (in Asien ansässige) Hersteller gegenüber innovativen europäischen Unternehmen begünstigt würden;
- zusätzliche Hindernisse für Modellflug-Sportwettkämpfe schaffen (die etwa die Hälfte der FAI-Wettkämpfe ausmachen)

Zudem werden die neuen Vorschläge der erklärten Absicht des EU-Gesetzgebers bei der Verabschiedung der neuen Luftverkehrs-Grundverordnung im Jahr 2018¹ nicht gerecht und stehen im Widerspruch zur Rolle der EU bei der Entwicklung der europäischen Dimension des Sports, wie sie im EU-Vertrag (Artikel 165) festgelegt ist.

An den aktuellen Vorschlägen müssen folgende Änderungen vorgenommen werden:

1. **Technologieneutralität und Verhältnismäßigkeit:**

Die EMFU bekräftigt, dass die minimalen Sicherheitsrisiken unseres Sports die Notwendigkeit einer DRI nicht rechtfertigen. Wir nehmen zur Kenntnis, dass die Entscheidung darüber, ob neue Anforderungen an die Fernidentifizierung (DRI) für den Betrieb „im Rahmen von Modellflugvereinen und -verbänden“ (Artikel 16 der Genehmigung) gelten sollen, nun auf Ebene der Mitgliedstaaten getroffen wird. Der Gesetzestext sollte klarstellen, dass nationale Behörden, die solche Anforderungen in Betracht ziehen, sicherstellen müssen, dass diese:

a. notwendig sind, in einem angemessenen Verhältnis stehen zu den Sicherheitsbelangen und die Auswirkungen auf den Modellflug minimieren im Rahmen von Vereinen und Verbänden.

b. Eine breite Palette von Fernidentifizierungsoptionen zulassen, anstatt die bordseitige DRI als einzige Lösung vorzusehen:

DRI weist für den Modellflug erhebliche Nachteile auf, darunter Kosten, Gewicht, Größe und Verfügbarkeit. Eine Umsetzung in kleineren Modellen ist technisch nicht möglich. Es stehen alternative und bewährte Technologien zur Verfügung, darunter ein (Online-/digitales) Verzeichnis von Flugplätzen, App-basierte Lösungen sowie sender- und bodengestützte Lösungen.

c. Für privat gebaute Flugzeuge ist der Einbau einer Startsperrung nicht vorgeschrieben: Die Installation einer solchen Startsperrung ist eine unnötige und unverhältnismäßige Anforderung, technisch unmöglich oder sehr aufwendig und birgt zusätzliche Sicherheitsrisiken für den Fall eines Ausfalls des Systems während des Fluges.

2. **Das Fortbestehen des Modellflugs in der Open-Klasse sichern:**

Im Durchschnitt finden weiterhin rund 30 % aller Modellflugaktivitäten in Europa in der offenen Kategorie statt – in einigen Ländern sogar bis zu 100 %. Die offene Kategorie ist ein wichtiger Einstieg für neue und junge Piloten und umfasst in vielen Ländern spezifische Sportarten wie das Hangfliegen. Die aktuellen Vorschläge würden den Modellflug in der offenen Kategorie praktisch verbieten. Folgende Änderungen müssen vorgenommen werden:

a. **Die Geschwindigkeitsbegrenzung von 19 m/s für den Modellflug in der Open-Kategorie aufheben:** .

Die meisten Modellflugzeuge sind Starrflügler, die zum Fliegen eine Mindestvorwärtsgeschwindigkeit benötigen. Die vorgeschlagene Höchstgeschwindigkeit (68,4 km/h) liegt nahe an der Stallgeschwindigkeit vieler Modellflugzeuge. Die Bodengeschwindigkeit des Flugzeugs hängt zudem von der Windgeschwindigkeit ab und kann nicht auf einen festen Wert begrenzt werden. Die Geschwindigkeitsbegrenzung muss für Modellflugzeuge der offenen Kategorie aufgehoben werden, zumindest für den Betrieb in der Unterkategorie A3 mit selbstgebaute Flugzeugen ohne autonome Steuerungsmodi, mit Ausnahme von Flugstabilisierungshilfen ohne direkten Einfluss auf die Flugbahn und von Hilfen bei Verbindungsabbruch.

b. **Keine direkten Anforderungen an die Fernidentifizierung für den Modellflug in der offenen Klasse:**

Abgesehen davon, dass sie nicht erforderlich sind, ist die Installation eines bordseitigen DRI sowie einer Startsperrung bei leichteren Modellflugzeugen äußerst schwierig, wenn nicht gar unmöglich. Die Anforderungen zur Installation dieser Technologie sollten für den Betrieb in der Unterkategorie A3 mit selbstgebaute Flugzeugen ohne autonome Steuerungsmodi – mit Ausnahme von Flugstabilisierung und Unterstützung bei Verbindungsausfall – aufgehoben werden. Gleiches gilt für die Anforderung zur Startsperrung, deren Einbau in allen Flugzeugen, unabhängig von ihrer Masse, technisch noch anspruchsvoller ist und die keine zusätzlichen Sicherheitsvorteile bringt, sondern zusätzliche Sicherheitsrisiken mit sich bringt.

3. **Unbemannte Luftfahrzeuge der Klasse C4 müssen für den Modellflug zur Verfügung stehen** (Anforderungen, die auf den Betrieb von Modellflugzeugen gemäß A3 abgestimmt sind) und der **offensichtliche Formulierungsfehler, der privat gebaute Fesselflugzeuge gegenüber zertifizierten Fesselflugzeugen benachteiligt** (die von jeglichen DRI-Anforderungen ausgenommen sind) müssen korrigiert werden.

Die EMFU-Vorschläge im Detail

1. Anforderungen an die Fernidentifizierung für den Betrieb im Rahmen einer Genehmigung gemäß Artikel 16 (Aktivitäten im Rahmen von Modellflugvereinen und -verbänden)

Die EMFU bekräftigt, dass die minimalen Sicherheitsrisiken unseres Sports die Notwendigkeit von DRI nicht rechtfertigen, und nimmt zur Kenntnis, dass die früheren Vorschläge in einen Text umformuliert wurden, der ausdrücklich festlegt, dass die Mitgliedstaaten im Rahmen einer Genehmigung gemäß Artikel 16 entscheiden können, ob sie DRI-Anforderungen einführen, ohne dass hierfür eine feste Frist festgelegt wurde.

Der neue Entwurf ist in mehreren Punkten problematisch:

- a) In Erwägungsgrund (4) wird fälschlicherweise darauf Bezug genommen, dass die Mitgliedstaaten die Möglichkeit hätten, den Modellflug „auszunehmen“, anstatt darauf hinzuweisen, dass sie verlangen könnten, dass diese Aktivitäten aus der Ferne erkennbar sind.

- b) Im vorgeschlagenen Text wird nicht erwähnt, dass etwaige Anforderungen an die Fernidentifizierung, die in eine Genehmigung gemäß Artikel 16 aufgenommen werden sollen, notwendig sein müssen, in einem angemessenen Verhältnis zu den Sicherheitsrisiken stehen müssen und die Auswirkungen auf die Vereine oder Verbände so gering wie möglich halten müssen.
- c) Der vorgeschlagene Text lässt die Vorteile der Technologieneutralität außer Acht. An Bord installierte DRI-Geräte weisen erhebliche Nachteile und Risiken auf und lassen sich technisch nur schwer oder gar nicht nachrüsten. Wo erforderlich, gibt es bereits andere bewährte Optionen oder solche, die sich derzeit in der Entwicklung befinden, um sicherzustellen, dass der Betrieb von Modellflugzeugen aus der Ferne so identifiziert werden kann, dass Sicherheitsbedenken berücksichtigt werden. Dazu gehören die Kennzeichnung von Flugplätzen auf Karten, web- oder app-basierte Lösungen sowie sendergestützte Technologien oder bodengestützte Geräte für Flugplätze. Es ist unverständlich, warum die EASA sich für Technologieneutralität bei der elektronischen Sichtbarkeit einsetzt, sich bei DRI jedoch auf eine einzige Technologie versteift.
- d) Die Anforderung, in privat gebauten Modellflugzeugen eine Startsperrfunktion einzubauen, die sicherstellt, dass die DRI-Einheit ordnungsgemäß funktioniert, ist unnötig, unverhältnismäßig, technisch unmöglich oder schwer umsetzbar und erhöht die Sicherheitsrisiken im Falle eines Systemausfalls während des Fluges.

Die EMFU schlägt folgende Änderungen vor:

Erwägungsgrund (4):

Angesichts der besonderen Merkmale des Betriebs im Rahmen von Modellflugvereinen und -verbänden sowie unter Berücksichtigung ihrer nachgewiesenen Sicherheitsbilanz und des geringen Sicherheitsrisikos ist es angebracht, hinsichtlich der für diesen Betrieb geltenden Bedingungen ein gewisses Maß an regulatorischer Flexibilität zuzulassen. Die Mitgliedstaaten sollten daher entscheiden, ob sie in den gemäß Artikel 16 der Durchführungsverordnung (EU) 2019/947 erteilten Genehmigungen:

Neu vorgeschlagener Artikel 16 Absatz 5:

„In der in Nummer 1 genannten Genehmigung kann die zuständige Behörde vorschreiben, dass ~~wenn ein UAS betrieben wird~~ Einsätze mit unbemannten Luftfahrzeugen im Rahmen von Modellflugvereinen und -verbänden, ~~es direkt aus der Ferne identifiziert werden muss kann.~~ Diese Anforderungen müssen notwendig und im Verhältnis zu den Sicherheitsrisiken dieser Vorgänge stehen.
~~„eine Fernidentifizierungsfunktion gemäß Teil 6 Absatz 3 des Anhangs der Delegierten Verordnung (EU) 2019/945 und darf nicht starten, wenn die in Teil 6 Nummer 3 Buchstabe b des Anhangs der Delegierten Verordnung (EU) 2019/945 definierte Konsistenzprüfung nicht bestanden wird“.~~

2. Das Fortbestehen des Modellflugs in der Open-Kategorie sichern

Die EASA scheint von der Annahme auszugehen, dass jeglicher Modellflug im Rahmen einer Genehmigung gemäß Artikel 16 stattfinden sollte und dass es nicht mehr erforderlich ist, diesen Sport in der offenen Kategorie zu berücksichtigen. Diese Annahme ist falsch und zeugt von einem mangelnden Verständnis für unseren Sport.

Der Anteil des Modellflugbetriebs variiert stark von Land zu Land. Je nach Anzahl und Umfang der erteilten Genehmigungen gemäß § 16 betrifft ein Verbot des Modellflugs in der offenen Kategorie etwa 30 % des Modellflugbetriebs, in einigen Ländern sogar bis zu 100 %¹.

Wichtig ist, dass die offene Klasse nach wie vor ein wichtiger Einstiegsweg für neue Piloten in diesen Sport ist. Die Schließung dieses Zugangswegs birgt die Gefahr, dass dem Sport ein bedeutender Anteil an Neueinsteigern verloren geht. In einigen Ländern bietet die offene Klasse zudem weiterhin Raum für einen großen Anteil bestimmter Arten des Modellfluges, wie beispielsweise das Hangfliegen.

Darüber hinaus orientieren sich die Genehmigungen gemäß Artikel 16 in einigen Ländern eng an der offenen Kategorie oder sind als Ausnahmen von dieser formuliert. Einige Länder, wie beispielsweise Finnland, lassen auch den Modellflug in der offenen Kategorie auf Vereinsflugplätzen zu, die gemäß Artikel 15 der Verordnung 2019/947 als geografische UAS-Zonen ausgewiesen sind, wobei Ausnahmen von bestimmten Anforderungen der offenen Kategorie gelten. Die Mitgliedstaaten müssen die Möglichkeit behalten, Modellflugbetriebe innerhalb solcher Zonen von den vorgeschlagenen neuen Anforderungen auszunehmen.

An dem Vorschlag müssen folgende Änderungen vorgenommen werden:

a) **Aufhebung der Geschwindigkeitsbegrenzung von 19 m/s (68,4 km/h) für den Betrieb von Modellflugzeugen der offenen Kategorie.**

Die vorgeschlagene Geschwindigkeitsbegrenzung gilt nun unter der Unterkategorie A3 auch für den Betrieb von privat gebauten Luftfahrzeugen (jedoch nicht für unbemannte Luftfahrzeugsysteme der Klasse C4, wodurch europäische privat gebaute Luftfahrzeuge gegenüber den überwiegend aus Asien stammenden Importen benachteiligt werden). In dieser Kategorie findet der Großteil des Modellflugbetriebs statt. 68,4 km/h liegen unter der Stallgeschwindigkeit vieler Modellflugzeuge (insbesondere bei leichtem Rückenwind). Die Geschwindigkeitsbegrenzung wird den Großteil des Modellflugbetriebs in der offenen Kategorie unterbinden.

b) **Die Anforderung, ein DRI-Modul für das Modell zu installieren, entfernen.** Abgesehen davon, dass sie nicht notwendig ist, ist die Integration eines integrierten DRI sowie einer Startsperrung äußerst schwierig, wenn nicht gar unmöglich, insbesondere bei leichteren Modellflugzeugen (aus Platz-, Gewichts- und Stromverbrauchsgründen sowie aufgrund fehlender Sensoren). Die Anforderungen zur Integration dieser Technologie sollten für Flüge der Unterkategorie A3 mit privat gebauten Luftfahrzeugen ohne autonome Steuerungsmodi (mit Ausnahme von Flugstabilisierungshilfen ohne direkten Einfluss auf die Flugbahn und von Hilfen bei Verbindungsausfall).

Das Gleiche gilt für die Vorschrift zur Startsperrung, deren Einbau in alle Flugzeuge – unabhängig von deren Masse – technisch noch anspruchsvoller ist und die keine zusätzlichen Sicherheitsvorteile mit sich bringt, sondern vielmehr zusätzliche Sicherheitsrisiken birgt.

c) **Alternative Funktionen zur Fernidentifizierung zulassen,**

wie beispielsweise web- oder app-basierte sowie bodengestützte Lösungen. Diese Lösungen werden bereits eingesetzt, haben sich in der Praxis bewährt (elektronische Sichtbarkeit) und lassen sich problemlos für die Fernidentifizierung anpassen. Es ist unverständlich, warum die EASA bei der elektronischen Sichtbarkeit auf Technologieneutralität setzt, sich bei der Fernidentifizierung jedoch auf eine einzige Technologie versteift.

Die Vorschrift, eine Funktion zu installieren, die verhindert, dass ein privat gebautes Luftfahrzeug abhebt, wenn die Betreibernummer nicht (korrekt) hochgeladen wurde (Konsistenzprüfung), soll aufgehoben werden.

Die EMFU sieht keinen Mehrwert darin, eine solche Startsperrung in privat gebauten Flugzeugen zu installieren. Der Betreiber des Flugzeugs kann die Funktionsfähigkeit des DRI-Moduls ganz einfach überprüfen (z. B. anhand einer grünen Leuchte). Wenn das Modul nicht funktioniert, darf der Betreiber nicht starten. Die Implementierung einer Funktion, die den Start eines privat gebauten Luftfahrzeugs verhindert, wenn die Konsistenzprüfung nicht bestanden wird, ist technisch äußerst anspruchsvoll und oft unmöglich. Darüber hinaus birgt der Einbau einer solchen Funktion ein unnötiges Sicherheitsrisiko für den Fall eines Systemausfalls während des Fluges.

Die EMFU schlägt folgende Änderungen vor:

- a) Die Geschwindigkeitsbegrenzung von 19 m/s für den Betrieb von Modellflugzeugen der offenen Kategorie (A3) durch Hinzufügen von „es sei denn, das Luftfahrzeug verfügt über keine automatischen Steuerungsmodi mit Ausnahme einer Flugstabilisierungsunterstützung ohne direkten Einfluss auf die Flugbahn und einer Unterstützung bei Verbindungsausfall, sofern im Falle eines Verbindungsausfalls eine vorab festgelegte feste Position der Flugsteuerungselemente verfügbar ist“¹ am Ende des folgenden Absatzes UAS.OPEN.040, (4)(a)(ii).
- b) Die Anforderung, ein DRI-Modul für Modellflugzeuge zu installieren, ist zu streichen, indem am Ende von UAS.OPEN.040, (4)(a)(iii) folgender Zusatz eingefügt wird: „es sei denn, das Luftfahrzeug verfügt über keine automatischen Steuerungsmodi mit Ausnahme einer Flugstabilisierungsunterstützung ohne direkte Auswirkung auf die Flugbahn und einer Unterstützung bei Verbindungsabbruch, sofern im Falle eines Verbindungsabbruchs eine vorab festgelegte feste Position der Flugsteuerungselemente verfügbar ist“.
- c) Alternative Möglichkeiten zur Fernidentifizierung sollten durch eine folgende Änderung des vorgeschlagenen Punktes (9) unter UAS.OPEN.050 vorgesehen werden: „~~Wenn das unbemannte Luftfahrzeug eine Startmasse einschließlich Nutzlast von 100 g oder mehr hat,~~ sicherstellen, dass das UAS mit einer aktiven Funktion zur direkten Fernidentifizierung betrieben wird, die den Anforderungen von Absatz (3) von Teil 6 des Anhangs der Delegierten Verordnung (EU) 2019/945 entspricht, wobei die Registrierungsnummer des UAS-Betreibers dort erfolgreich hochgeladen wurde oder der Betreiber aktiviert eine der alternativen Fernidentifizierungsoptionen, die in [siehe separate Liste, die 1) web- oder app-basierte Fernidentifizierungsoptionen sowie 2) bodengestützte Fernidentifizierungsoptionen (UAS-Sender, separater Sender, ...) enthält – diese Liste könnten auf den für die elektronische Sichtbarkeit in Betracht gezogenen Technologien basieren] aufgeführt sind.
- d) Die Anforderung, eine Funktion zu installieren, die den Start eines privat gebauten Luftfahrzeugs verhindert, wenn die Konsistenzprüfung nicht bestanden wird, soll durch Streichung von UAS.OPEN.040, (4)(a)(iv) aufgehoben werden.

¹ Dieser Text stützt sich auf die Anforderungen für unbemannte Luftfahrtsysteme der Klasse C4, die in der Verordnung 2019/945, Anhang, Teil 5 (Anforderungen an UAS der Klasse C4), unter Nummer (3) festgelegt sind.

3. Die Klasse C4 der unbemannten Luftfahrtsysteme soll für den Modellflug offen bleiben

Die Klasse C4 der unbemannten Luftfahrtsysteme (UAS) wurde ursprünglich für den Modellflug geschaffen. In den Erwägungsgründen sowohl der Verordnung 2019/945 (Erwägungsgrund 4) als auch der Verordnung 2019/947 (Erwägungsgrund 28) wird ausdrücklich darauf hingewiesen, dass diese Klasse zum Wohle des Modellflugs frei von unverhältnismäßigen technischen Anforderungen bleiben muss. Die Stellungnahme der EASA verlangt nun, dass diese Luftfahrzeuge 1) DRI integrieren; 2) über eine Startsperrung verfügen; und 3) eine eindeutige Seriennummer aufweisen.

Der Einsatzort dieser Luftfahrzeuge (A3) und die Tatsache, dass sie über keine autonomen Flugsteuerungsmodi verfügen, bedeuten, dass die Sicherheitsrisiken dieser Luftfahrzeuge minimal sind. Diese Luftfahrzeuge sollten daher von den neuen DRI-Anforderungen ausgenommen werden.

Die EMFU schlägt folgende Änderungen vor:

Die Anforderungen an die Fernidentifizierung für UAS der Klasse C4 sollen an die oben dargelegten Anforderungen für Modellflugzeuge, die in der offenen Kategorie betrieben werden, angeglichen werden.

4. Für privat gebaute, festgebundene Luftfahrzeuge gilt dieselbe Behandlung wie für zertifizierte Luftfahrzeuge

Der EASA-Vorschlag befreit angebundene Luftfahrzeuge (Fesselflug) mit einem Gewicht von weniger als 1 kg von den Registrierungsanforderungen. Darüber hinaus befreit er zertifizierte angebundene Luftfahrzeuge aller in der Verordnung 2019/945 definierten Klassen von den Anforderungen zur Fernidentifizierung. Die gleiche Ausnahmeregelung ist in der Verordnung 2019/947 für selbstgebaute, an einer Leine befestigte Luftfahrzeuge nicht enthalten. Dies scheint ein redaktionelles Versehen zu sein, da es keinen Grund gibt, selbstgebaute, an einer Leine befestigte Luftfahrzeuge anders zu behandeln als zertifizierte, an einer Leine befestigte Luftfahrzeuge.

Die EMFU schlägt folgende Änderungen vor:

Fügen Sie am Anfang der folgenden Absätze den Zusatz „sofern nicht angeleint“ ein:

- UAS.OPEN.020, (5)(a)(iii)
- UAS.OPEN.040, (4)(a)(iii)
- UAS.OPEN.050, (9)

Über den Europäischen Modellflugverband (www.emfu.eu)

Die European Model Flying Union (EMFU) setzt sich für die Wahrung und den Schutz der Interessen der Modellfluggemeinschaft in Europa ein, einer Gemeinschaft mit schätzungsweise 500.000 aktiven Piloten. Über unsere Mitgliedsvereine und -verbände in 15 Ländern vertreten wir mehr als 200.000 dieser Modellflugpiloten.

Weitere Informationen zu unseren Mitgliedern und unserer Arbeit finden Sie unter: www.emfu.eu.