

Auf der Schwelle

Behördengänge am Computer, mobil unterwegs ohne Stress und Stau. Smart Cities „denken“ mit und versprechen eine ganz neue Lebensqualität. Manches davon ist schon heute Realität.

Text Andreas Weiher Illustration Jan Rieckhoff

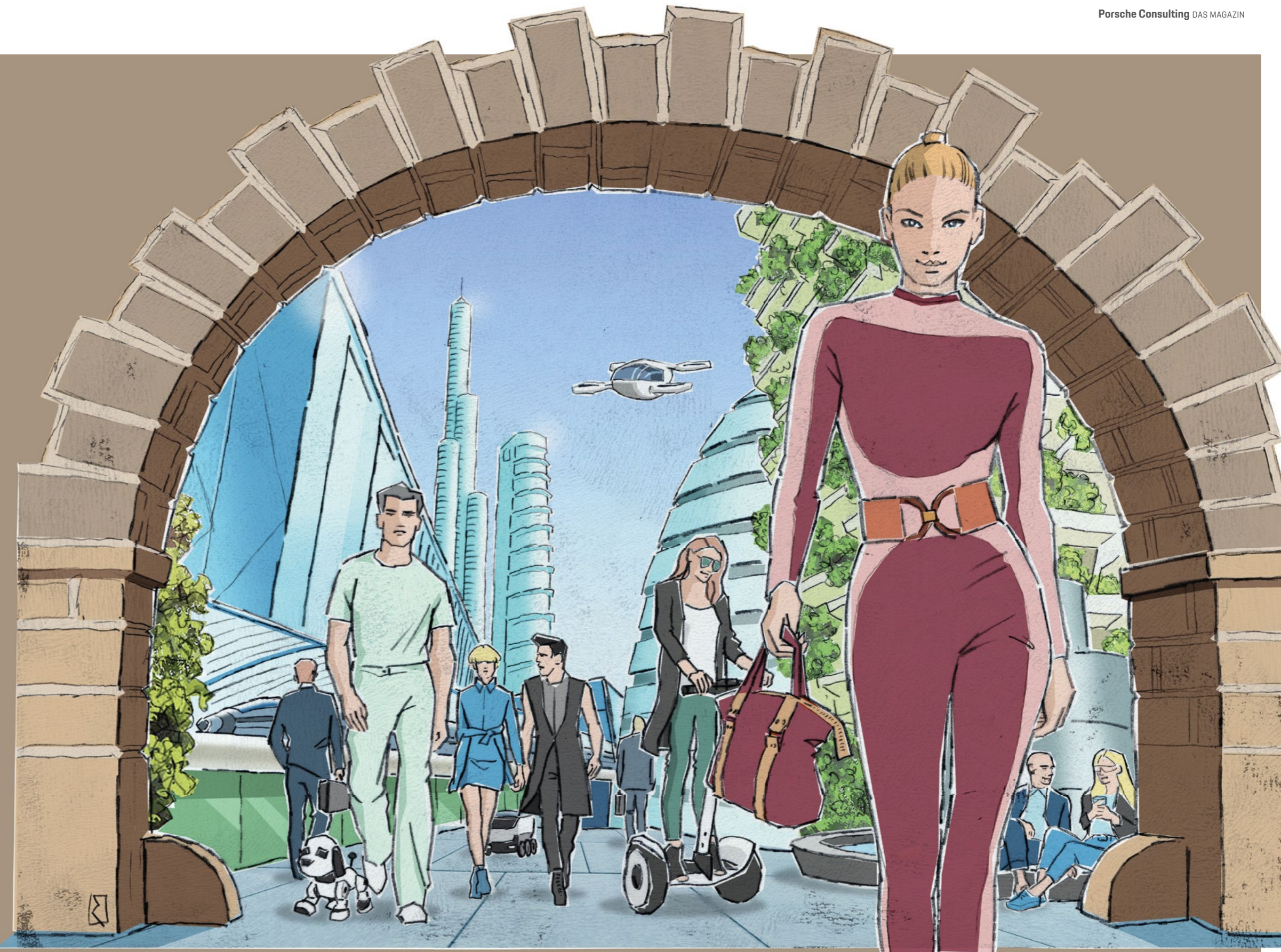
Smart Cities, das sind riesige digitale Infrastrukturen. Sie bieten schier unbegrenzte Serviceleistungen für kreative, flexible, sozial heterogene und vernetzte Bürger. Intelligente Sharing-Angebote und elektrische Mobility-as-a-Service-Flotten verbannen Staus und Wartezeiten an roten Ampeln ins Reich der mobilen Steinzeit. Bodensignale schützen Smartphone-Nutzer davor, unachtsam auf Straßen zu laufen, Roboter bringen Einkäufe direkt nach Hause. Der Müll wird unterirdisch entsorgt und automatisch auf wiederverwertbare Inhalte untersucht. Straßenlaternen leuchten nur dort, wo sich Menschen bewegen. Wartezeiten bei Ärzten gehören ebenso der Vergangenheit an wie das Anstehen für einen neuen Personalausweis – dank Online-Sprechstunde und digitaler Meldebehörde.

Weltweit sehen Städte in der Digitalisierung die große Chance, ihre alten Kernprobleme wie Energie, Verkehr und Umwelt nachhaltig in den Griff zu bekommen. Doch die Akzeptanz für die neuen Möglichkeiten ist unterschiedlich ausgeprägt. Laut einer Studie des Sicherheitssoftware-Unternehmens Kaspersky Lab gehen 56 Prozent der Deutschen davon aus, dass die Digitalisierung ihr Leben unsicherer macht. Dabei ist Vertrauen essenziell für die

Smart City: Um ihre Funktionalität zu ermöglichen, müssen die Bewohner der Nutzung ihrer Daten zustimmen, so Prof. Manfred Broy, Präsident des Zentrum Digitalisierung Bayern: „Ich bin ein Anhänger der informativen Selbstbestimmung. Eine Smart City muss so gestaltet sein, dass jeder einzelne Bürger selber darüber

entscheiden kann, wie viele Daten er preisgibt.“ Das hat allerdings Folgen: „Wer mehr Privatsphäre will, bekommt weniger Leistungen und umgekehrt. Deshalb brauchen wir ganz neue Regeln für die Nutzung von Daten. Die bestehenden stammen aus der Zeit vor der rasanten digitalen Entwicklung.“

Wann und wo die Stadt der Zukunft entsteht, hängt stark von den jeweils gültigen Gesetzen und Regulierungen ab. Was sie den Bewohnern und Besuchern bieten kann, das lässt sich mancherorts schon heute erleben – wie die Beispiele auf den folgenden Seiten zeigen.



Wann wird das Bargeld abgeschafft?

Wie lange brauchen wir eigentlich noch Münzen und Geldscheine? Das Beispiel Schweden zeigt: Bares ist schon heute überflüssig.

Text Stina Suwelack Illustration Jan Rieckhoff

Wann sie das letzte Mal ein Geldstück in der Hand hatte, hat Claire Ingram Bogusz vergessen. Vielleicht zahlte sie den Tisch, den sie gebraucht kaufte, in bar. Das liegt fünf Jahre zurück. Ein Alltag ohne Bargeld ist für die 31-Jährige nicht ungewöhnlich. Bogusz lebt in Schweden, dem Land, das sich mitten in einer Transformation zu einer bargeldlosen Gesellschaft befindet. Anfang des Jahres 2018 war der Wert der im Umlauf befindlichen Münzen und Banknoten so niedrig wie seit 30 Jahren nicht mehr. Mehr als ein Drittel der Schweden sagt heute, dass sie niemals Bargeld einsetzen. Weniger als 20 Prozent aller Transaktionen werden in bar durchgeführt.

Bogusz erforscht an der Stockholm School of Economics die stetig anwachsende Nutzung digitaler Bezahlplattformen. Durchschnittlich 209 Mal jährlich zahlt ein Schwede mit einer Bankkarte. Im übrigen Europa sind es bislang nur etwa halb so viele, nämlich 109 Kartenzahlungen pro Kopf und Jahr. „Die Schweden benötigen im Alltag kein Bargeld mehr. Für jede Art von Transaktion gibt es eine praktische digitale Lösung. Das schätzen die Leute und nutzen die Technologien dementsprechend häufig“, so Bogusz. Neben der Kartenzahlung, die überall möglich ist, gehört dazu auch die Nutzung von Apps. Fast sechs der zehn Millionen Schweden nutzen die App Swish um digital zu zahlen. Entwickelt wurde sie von den sechs größten Banken des Landes. „Swish war



In Europa ist Schweden Vorreiter, aber auch in anderen Teilen der Erde wird mit digitalen Bezahlangeboten experimentiert. In Singapur wird bereits weitgehend auf Bargeld verzichtet. Dort wurde der Wandel im Jahr 2017 von der Regierung initiiert – vor allem, um ausländischen Geschäftsleuten die Teilnahme am Wirtschaftsleben zu erleichtern. Digitales Bezahlen ist aber auch dort verbreitet, wo viele Menschen kein Bankkonto besitzen. In Kenia ermöglicht das M-Pesa-System die grundlegenden Funktionen des Zahlungsverkehrs via Handy. Nutzer können bei Händlern Bargeld einzahlen, das in ein elektronisches Guthaben umgewandelt wird. Versenden können sie das Geld per Kurznachricht.

der letzte Schritt zur Vereinfachung des digitalen Zahlungsverkehrs“, sagt Bogusz. „Über die App kann man nicht nur in Cafés und Läden bezahlen, sondern auch Geld an Privatpersonen senden. Wenn die Kinder aus meiner Nachbarschaft Kekse verkaufen, ‚swishe‘ ich ihnen das Geld über mein Smartphone. Teile ich mit Freunden eine Restaurantrechnung, sende ich ihnen meinen Anteil noch vor Ort in Echtzeit per Smartphone.“ Die App verbindet eine

Mobilfunknummer mit dem entsprechenden Bankkonto. Nutzer haben jederzeit Überblick über ihre Zahlungen und können die Daten beispielsweise nutzen, um sich Einsparpotenziale im Alltag ausrechnen zu lassen.

Die Sicherheit der Bürger spielt ebenfalls eine Rolle für den Erfolg der digitalen Bezahlangebote. „Mir kann niemand Geld aus der Tasche stehlen“, sagt Bogusz. Die Rolle der Banken verändert sich grundlegend. In vielen lokalen Filialen wurden Bargeld-Dienstleistungen eingestellt. „Schwedische Banken sind objektive Instanzen, denen die Kunden heute vertrauen. Aber die Infrastruktur, die für den digitalen Zahlungsverkehr erforderlich ist, wird von internationalen Anbietern wie den Kreditkartengesellschaften Mastercard oder Visa bereitgestellt. Die schwedischen Banken vermitteln ihre Kunden nur an diese Unternehmen“, erklärt Bogusz. Bei Mastercard freut man sich über die hohe Nachfrage. „Die Bankkunden möchten technologische Zahlungstrends wie mobiles oder kontaktloses Bezahlen nutzen“, sagt David Goodridge, Senior Vice President Market Development Europe bei Mastercard. „Als Technologieunternehmen bieten wir den Banken, die zu unseren Stakeholdern gehören, spezialisierte und sichere Produkte, mit denen sie ihre Position im Markt stärken können.“ Digitales Bezahlen ist für Goodridge die Zukunft: „Bargeld ist riskant, teuer und nicht innovativ. Mit dem technologischen

Fortschritt wird es immer weiter zurückgedrängt.“

Die schwedische Zentralbank Riksbank sieht diese Entwicklung mit Sorge. Läuft der Zahlungsverkehr ausschließlich über die Infrastruktur einiger weniger gewerblicher Anbieter, beeinträchtigt dies die Wettbewerbsfähigkeit im Markt. Die schwedische Gesellschaft würde sich in eine Abhängigkeit von privaten Dienstleistern begeben. Deshalb entwickelt die Riksbank jetzt ein Konzept für eine staatlich anerkannte digitale Währung, die E-Krone. Damit soll ein digitales Äquivalent zum Bargeld geschaffen werden, das unabhängig von den Infrastrukturen der bestehenden Anbieter funktioniert und verschiedenen Akteuren Zugang zum Markt ermöglicht. Das Land wäre nicht mehr von den Services privater Unternehmen abhängig. Auch in finanziell unsicheren Zeiten würde die schwedische Zentralbank handlungsfähig bleiben und könnte die Kunden direkt erreichen.

Bogusz ist sicher, dass die Schweden das digitale Bezahlssystem nutzen würden.

„Die gesetzlichen Vorgaben für den Datenschutz sind in Schweden sehr strikt. Und die Bürger haben hier großes Vertrauen in die Regierung und die öffentlichen Institutionen. Das unterscheidet das Land von vielen anderen“, so die gebürtige Südafrikanerin. Gleichzeitig sei dieses Vertrauen eine Grundvoraussetzung für eine bargeldlose Gesellschaft. „Das schwedische Modell kann nicht auf jedes Land übertragen werden.“ Dem stimmt auch Jochen Metzger, Zentralbereichsleiter Zahlungsverkehr und Abwicklungssysteme bei der Deutschen Bundesbank, zu. Metzger betont die besonderen Umstände, die zu der Entwicklung in dem skandinavischen Land geführt haben: „Die schwedische Notenbank hat sich bewusst aus der Bargeldbereitstellung zurückgezogen und sie stattdessen den Geschäftsbanken überlassen. Diese haben wenig Interesse an Bargeld, da es hohe Kosten verursacht. In dem dünn besiedelten Land Geldautomaten zu betreiben, stellt für die Banken eine große logistische Herausforderung dar.“

Doch selbst in Schweden fällt es nicht jedem Bürger leicht, digital zu bezahlen. Besonders für ältere Menschen ist der Bezahlvorgang per Smartphone ungewohnt. In Kursen lernen sie die Technik kennen und gewinnen Sicherheit. „Die Gesellschaft ist sehr hilfsbereit und unterstützt Senioren im Umgang mit den neuen Technologien. Für die nächste Generation wird es schon normal sein, ohne Bargeld zu leben“, sagt Bogusz. Metzger hingegen sieht das Szenario einer bargeldlosen Gesellschaft skeptisch: „In Zukunft wird man zwischen der Bargeldnutzung beim Einkaufen und Bargeld als Wertaufbewahrungsmittel unterscheiden müssen. In Deutschland beobachten wir eine Zunahme von digitalen Bezahlvorgängen, aber der Banknotenumlauf nimmt trotzdem weiter zu. Die Menschen vertrauen auf Bargeld, das sie auch in Krisensituationen nutzen können. Diese Einstellung wird sich auch in naher Zukunft nicht ändern.“



Ein Professor macht **mobil**

Warum Andreas Knie jeden Morgen drei Fahrzeuge braucht.

Text Stina Suwelack Illustration Jan Rieckhoff

Weltweit leiden die urbanen Ballungsräume unter hohem Verkehrsaufkommen. Im Jahr 2017 standen Berufspendler in Los Angeles 102 Stunden im Stau. Auch in Moskau, São Paulo oder London entstehen zu den Stoßzeiten lange Autoschlangen auf den Straßen. Es ist ein globales Problem. Können digitale Lösungen helfen, die Mobilität in der Stadt der Zukunft effizienter zu gestalten?

Seinen Arbeitsplatz am Wissenschaftszentrum für Sozialforschung in der Berliner Innenstadt erreicht Andreas Knie, Professor für Politikwissenschaften, mit drei verschiedenen Fortbewegungsmitteln: 2 Kilometer Fahrrad, 25 Kilometer Elektroauto und 13 Kilometer Pedelec. In seinem persönlichen Besitz befindet sich keines davon. Der Sozialwissenschaftler lebt seine Vorstellung der zukünftigen innerstädtischen Mobilität. Über das Smartphone kann er jederzeit ein passendes Fortbewegungsmittel lokalisieren und buchen. Sobald er sein Ziel erreicht hat, steht das Fahrzeug dem nächsten Kunden zur Verfügung. „Die Bewohner der Stadt der Zukunft werden nutzen statt besitzen. Shared Mobility kann die Zahl der Autos, die in den Städten unterwegs sind, drastisch reduzieren“, so Knie.

„Das Problem der Stadt von heute ist, dass fast jeder im öffentlichen Raum mit einem eigenen Fahrzeug unterwegs ist. Da alle zu denselben Zeiten fahren und parken möchten, sind die Straßen zur Rushhour überlastet. In den Innenstädten und beliebten Wohngebieten mangelt es an Parkplätzen“, sagt Knie. Staus zu den Haupt-

verkehrszeiten sind in den Metropolregionen der Welt alltäglich. Besonders lang sind die Schlangen in Asien, aber auch in Mexico City stehen Autofahrer täglich durchschnittlich fast eine Stunde im Stau. Deutsche Autofahrer suchen im Schnitt 41 Stunden im Jahr nach einem Parkplatz.

In Knies Vision vom Verkehr der Zukunft gibt es diese Probleme nicht. Die Bewohner von urbanen Ballungsräumen steuern ihre individuelle Fortbewegung komplett digital. „Fortbewegungsmittel sehe ich zukünftig als funktionale Elemente, die sich die Menschen teilen“, sagt der Wissenschaftler. Einige Unternehmen bieten schon heute eine moderne Art der Fortbewegung. Mehrere Fahrgäste können sich im städtischen Raum von einem Startpunkt ihrer Wahl mit einem Elektro- oder Wasserstofffahrzeug zu ihrem Ziel bringen lassen. Fahrgäste, die ähnliche Ziele haben, werden auf einer Route gebündelt und teilen sich die Kosten für die individuelle Fahrt. Die Zahl der Autos sinkt, der Verkehr wird flüssiger und die Städte werden nicht durch parkende Autos verstopft, sodass mehr Platz für die Bewohner entsteht.

Damit den Stadtbewohnern zur richtigen Zeit am richtigen Ort die passenden Mobilitätsoptionen zur Verfügung stehen, werden große Datenmengen ausgewertet. Mithilfe von Predictive Analytics kann vorausgesehen werden, wann an einem bestimmten Ort besonders viele Autos, Räder oder Motorroller benötigt werden. Entsprechend den Präferenzen der Nutzer stellt der Anbieter

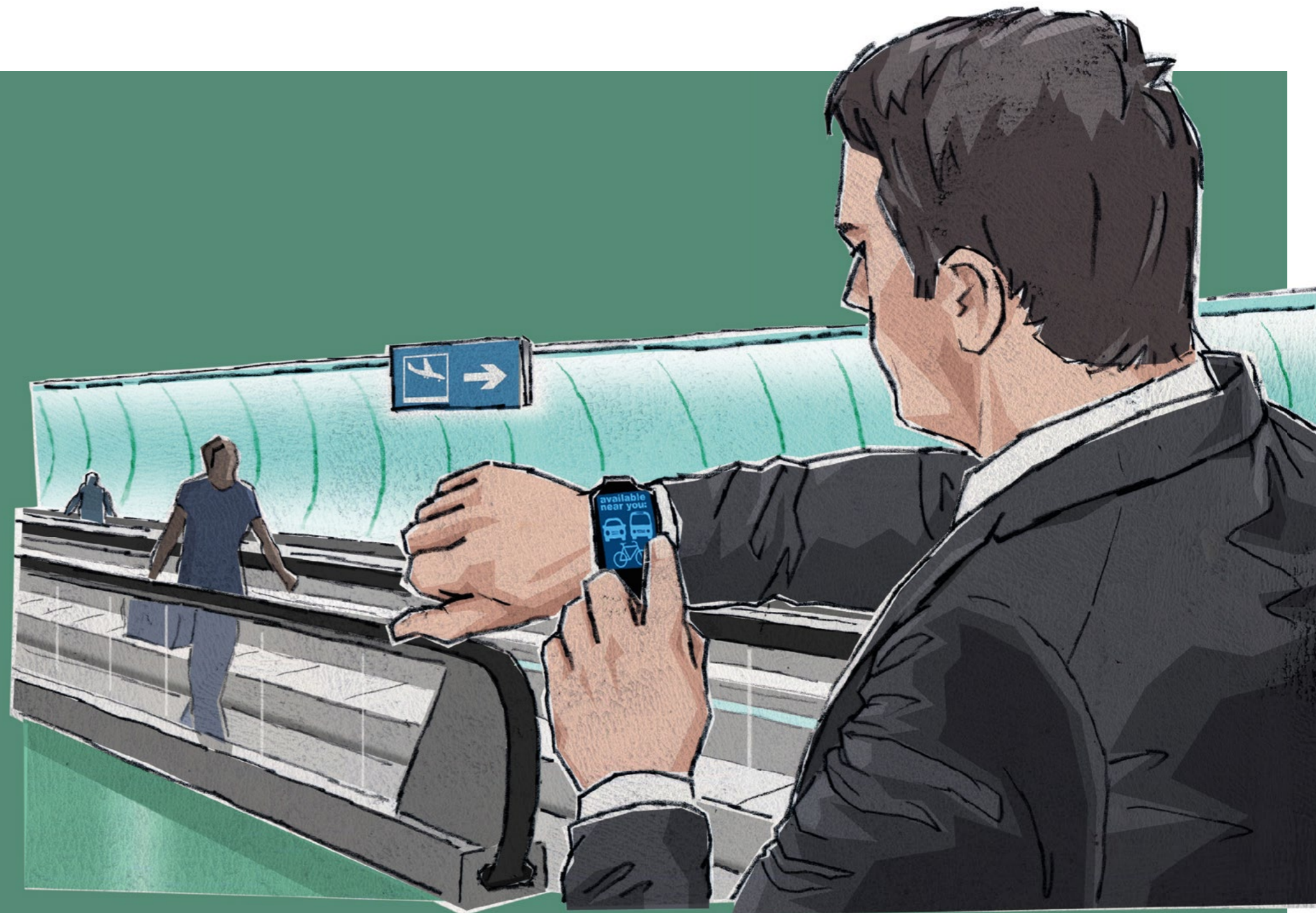
dort zum berechneten Zeitpunkt eine größere Zahl an Fortbewegungsmitteln zur Verfügung. Private Mobilitätsanbieter nutzen diese Analyseverfahren bereits heute. Dabei hängt der Erfolg neuer Mobilitätsoptionen auch maßgeblich von der Gesetzgebung in den Ländern ab. China und die USA zeigen sich beispielsweise bei Pilotprojekten zum autonomen Fahren offen. In Deutschland sieht Knie noch viel Aufholbedarf: „Die gesetzlichen Rahmenbedingungen sind veraltet, die Gesellschaft passt nicht mehr zu diesem Denkansatz. Die Menschen sind jedoch offen für neue Konzepte und Ideen.“

Ganz ohne Standzeiten werden Autos auch in Zukunft nicht auskommen. Batteriebetriebene Elektrofahrzeuge können diese Zeit effizient nutzen, indem sie Teil einer smarten Speicherlandschaft, eines Smart Grids werden. Andreas Knie sieht die Städte in der Zukunft nicht mehr als zentralistische Versorgungseinheiten, sondern als einen Zusammenschluss dezentral organisierter Viertel. Diese versorgen sich flexibel mit regenerativen Energien. Aber die Erzeugung von Sonnen- und Windenergie ist wetterabhängig. Um die Energieversorgung auch zu gewährleisten, wenn es wolkig oder windstill ist, werden innerstädtische

Speichermöglichkeiten benötigt. Elektrofahrzeuge können während der Standzeiten zu mobilen Energiespeichern werden.

Die technologischen Voraussetzungen für die Mobilität der Zukunft existieren bereits, meint Knie. Und auch in den Köpfen der Menschen habe ein Umdenken begonnen: „Junge Leute sehen Fortbewegungsmittel heute als einen Gebrauchsgegenstand und nutzen ihn so selbstverständlich wie Wasser und Strom. Ältere Menschen, die mit dem eigenen Auto groß geworden sind, stehen dem Wandel noch skeptisch gegenüber, aber das wird sich in den nächsten Jahren auch ändern.“

In Deutschland muss Bewegung in die Gesetzgebung kommen, fordert Knie. Die Bundesrepublik laufe sonst Gefahr, beim Thema Mobilität von anderen abgehängt zu werden. Die Skandinavier sind hier schon weiter: In der finnischen Hauptstadt Helsinki zum Beispiel wird daran gearbeitet, Privatfahrzeuge für die Bürger bis zum Jahr 2025 überflüssig werden zu lassen. Dynamische Busse, deren Route sich an der aktuellen Nachfrage orientiert, Carsharing-Angebote, Fahrräder und andere Verkehrsmittel wie Roller und Elektroautos werden zu einem einzigen digital steuerbaren Service gegliedert.



Online-Verbindung zum Herzen

Der Kardiologe Prof. Dr. Friedrich Köhler und sein Team betreuen täglich bis zu 500 Patienten. Persönlich sehen sie keinen von ihnen. In einer der größten Telemedizinstudien weltweit testen Herzpatienten aus ländlichen Gegenden die Gesundheitsversorgung der Zukunft.

Text Stina Suwelack Illustration Jan Rieckhoff

Bis zum Jahr 2020 werden in Deutschland 50.000 niedergelassene Ärzte in den Ruhestand gehen. Ländlichen Regionen droht eine medizinische Unterversorgung. Nur wenige Mediziner finden Nachfolger, die ihre Praxen übernehmen wollen. Kann die Digitalisierung helfen, das Problem des drohenden Fachärztemangels auf dem Land zu lösen? Diese und andere Fragen analysiert eine groß angelegte Studie der Berliner Charité.

Wittstock, ein Ort in Nordbrandenburg mit 14.500 Einwohnern, knapp zwei Autostunden von Berlin entfernt. Hier leben einige der 1.500 Herzpatienten, die an der Studie des Zentrums für kardiovaskuläre Telemedizin teilnehmen. Es ist ein Frühlingstag im April 2018, kurz vor elf Uhr. Die meisten Patienten haben ihre Daten bereits an die Mediziner in der Hauptstadt übermittelt. Wer sich nicht meldet, bei dem klingelt in ein paar Minuten das Telefon.

Die intensive Überwachung vieler Patienten auf einmal kann das Team um Prof. Dr. Friedrich Köhler nur dank technologischer Unterstützung leisten. „Die Digitalisierung betrifft in der Medizin so gut wie alle Bereiche: von der Forschung bis hin zur Betreuung der Patienten am Bett“, sagt Friedrich Köhler. Der Kardiologe ist Leiter der Telemedizinstudie „Gesundheitsregion der Zukunft Nordbrandenburg – Fontane“. „Durchsetzen werden sich in der Zukunft die digitalen Technologien, die



Im Mai 2018 lockerte der Deutsche Ärztetag das Fernbehandlungsverbot und machte damit den Weg frei für Sprechstunden per Anruf, Chat oder SMS – auch ohne vorherigen persönlichen Kontakt zwischen Arzt und Patient. Eine Nutzung der Daten aus Gesundheitsapps und Smartwatches ist hingegen noch nicht möglich. Hier gilt es vor allem, noch Fragen der Datensicherheit zu klären. In Europa ist die Behandlung über digitale Kommunikationswege in der Schweiz, England und Schweden bereits erlaubt. In den USA können Patienten rund um die Uhr über ihr Smartphone einen Arzt konsultieren. Die Sprechstunde per Live-Video spart Zeit und ist in den meisten Fällen günstiger als ein persönlicher Arztbesuch. In Österreich hat sich die e-card erfolgreich etabliert. Über die Karte erhalten behandelnde Ärzte Zugriff auf sämtliche Gesundheitsdaten des Patienten. Aufwendige Abstimmungs- und Austauschprozesse entfallen.

einen konkreten Mehrwert für den Patienten haben: weniger Zeit im Krankenhaus, ein längeres Leben oder eine messbare Steigerung der Lebensqualität“, so Köhler. Diese Faktoren untersucht der Oberarzt der Berliner Charité im Rahmen der Studie.

Die Teilnehmer leiden an chronischer Herzinsuffizienz, einer Verminderung der Pumpfunktion des Herzens. Die Volkskrankheit war in Deutschland im Jahr 2013 der häufigste Grund für Krankenhausaufenthalte. Alle Probanden der Studie wurden aufgrund der Herzprobleme bereits stationär behandelt. Das Risiko, nach der Entlassung erneut zu erkranken, ist besonders hoch.

Gerade in dünn besiedelten ländlichen Gebieten wie Nordbrandenburg ist es für die Patienten beschwerlich, einen Arzt aufzusuchen. Im Notfall kann es in dieser Region fast doppelt so lange wie in Berlin dauern, bis medizinische Hilfe eintrifft. Die länderspezifischen „Hilfsfristen“ regeln, in welchem Zeitraum ein Notarzt vor Ort sein muss: In der Metropole innerhalb von acht Minuten, im Raum Brandenburg erst nach fünfzehn Minuten.

Die von Köhler betreuten Patienten übernehmen mit digitaler Hilfe selbst Aufgaben, für die sie sonst zum Arzt fahren oder im Krankenhaus liegen müssten. Sie führen Standardkontrollen wie Blutdruck- und Gewichtsmessen oder Herzüberwachung per Elektrokardiogramm (EKG) in den eigenen vier Wänden durch. Die Daten erfassen sie über ein Tablet und senden sie an das Zentrum für kardiovaskuläre Telemedizin der Charité in Berlin. Wer sich bis zum vereinbarten Zeitpunkt nicht gemeldet hat, bekommt einen Anruf vom Arzt.

„Die Telemedizin bietet uns Ärzten die Möglichkeit, ein Frühwarnsystem zu installieren“, erläutert Köhler den Grundgedanken des Projekts. „Weichen die Werte ab, melden wir uns beim Patienten persönlich, bitten ihn, noch einmal zu messen, und schicken ihn zu seinem Hausarzt, falls es erforderlich ist. Im äußersten Notfall benachrichtigen wir den Hubschrauber, der den Patienten schnellstmöglich abholt.“ Ein Algorithmus analysiert und priorisiert die Werte der Patienten. Köhler und seine Kollegen können so sehen, welche Datensätze zuerst überprüft werden müssen, da Gefahr im Verzug sein könnte. Eine vollständig automatisierte Auswertung der Daten ist in Deutschland gesetzlich verboten. Die Mediziner kontrollieren und evaluieren jeden Datensatz persönlich.

Der Hausarzt bleibt der erste Ansprechpartner für die Patienten. „Es muss weiterhin ein Bewusstsein dafür geben, dass Menschen behandelt werden, die einen Namen, ein Gesicht und eine eigene Geschichte haben. Dies wird in naher Zukunft kein Algorithmus oder Roboter ersetzen können. Telemedizin ist keine Universallösung. Und wir sind auf die Mitarbeit der Kollegen vor Ort angewiesen“, so Köhler.

Während die Patienten in den Metropolregionen aus einer Vielzahl an Ärzten wählen können, ist der ländliche Raum oft unterversorgt. In Städten mit mehr als einer halben Million Einwohner erreichen

Patienten zu Fuß oder mit öffentlichen Verkehrsmitteln in durchschnittlich weniger als zwanzig Minuten einen Facharzt. Im ländlichen Raum sind Einwohner kleiner Gemeinden zehn Minuten länger zu einer entsprechenden Praxis unterwegs. Den Weg dorthin müssen sie in den meisten Fällen mit dem Auto zurücklegen. Ob die Telemedizin die Diskrepanz zwischen Stadt und Land zumindest teilweise beheben kann, untersucht Köhler ebenfalls. Vor dieser Herausforderung stehen auch die flächenmäßig großen und in Teilen dünn besiedelten Länder USA und Schweden. Hier wird der Einsatz von Telemedizin bereits als eine mögliche Lösung erprobt.

113 Kardiologen und 88 Hausärzte haben sich an dem 2013 gestarteten Projekt beteiligt. „Von der Idee bis zur Markteinführung können im medizinischen Bereich üblicherweise um die zehn Jahre vergehen“, sagt Köhler. Ähnlich wie bei neuen Medikamenten, muss sichergestellt werden, dass die Innovation den

Patienten nicht schadet, sondern ein besseres Leben ermöglicht. „Für uns Mediziner ist die Digitalisierung eine neue Arbeitsweise. Sie ergänzt die bestehenden Strukturen in Praxen, Ambulanzen und auf den Stationen. Innovationen müssen aber beweisen, dass sie einen konkreten Nutzen für den Patienten haben. Nur dann ermöglicht die Digitalisierung eine bessere Medizin“, so Köhler. Nach dem offiziellen Ende der Studie im August 2018 wird das Modell weiterhin in der Praxis erprobt. Ziel ist es, die Leistung so schnell wie möglich allen Krankenversicherten in Deutschland zugänglich zu machen.

