

JAHRESBERICHT 2018

VORWORT

Nachruf auf Heinz Senn, Vizepräsident BTB

Am 9. Oktober vergangenen Jahres verstarb unser Kollege Vizepräsident Heinz Senn im Alter von nur 49 Jahren. Für uns starb Heinz zwar viel zu jung, doch müssen wir froh sein, ihn angesichts seiner schweren Behinderung so lange unter uns gehabt zu haben.

Heinz Senn wurde am 18. Dezember 1997 im Rahmen der Errichtung der Stiftung BTB als Vertreter des «Förderverein pro Betax» in den Stiftungsrat des BTB gewählt.

Am 15. Mai 2003 erfolgte seine Wahl in den Stiftungsratsausschuss und zum Vizepräsidenten der Stiftung, welche Ämter er bis zu seinem Tode innehatte.

Der Beginn seiner führenden Tätigkeiten bei BTB gehörte zur härtesten Zeit, die BTB bisher zu bewältigen hatte. Denn im Hinblick auf die per 1. Januar 2005 in der IV-Verordnung erfolgte Streichung der Transportkostenbeiträge des Bundes musste BTB in einer «Strategie 2005» den Behindertentransport im Kanton Bern neu konzipieren, um den Wegfall von leicht mehr als der Hälfte (ca. 2,2 Mio. Franken) der Subventionen bewältigen zu können. Zu diesem Zweck programmierte Heinz im Juni 2004 einen auf Access laufenden «Simulator», um Modellrechnungen für Fahrten/Kontingente/Kosten usw. erstellen zu können. Das bald darauf erfolgte Einspringen des Kantons Bern in die finanzielle Lücke, die der Bund hinterlassen hatte, liess in der Folge die Modellrechnungen glücklicherweise falsch herauskommen.

Später konnte Heinz dank seiner guten Kenntnisse auf dem Gebiete der Computerisierung einen wichtigen Beitrag leisten bei der Entwicklung und Anschaffung von PUMA, dem Papier-Unabhängigen-Mobilitäts-Abrechnungssystem, das BTB per 2009 für seine

RAPPORT ANNUEL 2018

LE MOT DU PRÉSIDENT

À la mémoire de Heinz Senn, vice-président de la Fondation THB

Le 9 octobre dernier, notre collègue et vice-président Heinz Senn nous a quittés. 49 ans, c'est beaucoup trop jeune pour disparaître; mais, étant donné le handicap grave dont il souffrait, nous nous estimons heureux d'avoir pu le côtoyer aussi longtemps.

Heinz Senn avait été élu le 18 décembre 1997, dans le cadre de la création de notre Fondation, au Conseil de fondation THB en tant que représentant de l'association de soutien «Förderverein pro Betax».

Le 15 mai 2003, il était nommé au Comité du Conseil de fondation et à la fonction de vice-président de la Fondation, responsabilités qu'il a assumées jusqu'à son décès.

Heinz Senn avait pris ces mandats au sein de notre Fondation alors que celle-ci traversait les moments les plus difficiles de son histoire. En effet, dans la perspective de l'entrée en vigueur au 1er janvier 2005 de la révision du règlement sur l'assurance-invalidité – qui allait entraîner la suppression des subventions fédérales allouées aux services de transport des handicapés –, la Fondation THB a dû élaborer une «stratégie 2005» pour tenter de maîtriser la disparition d'un peu plus de la moitié (env. 2,2 millions de francs) des subventions. Dans ce contexte, Heinz Senn a programmé un simulateur continu sur Access permettant de modéliser le calcul des courses, des contingents, des coûts, etc. Fort heureusement, ces modèles de calculs se sont révélés erronés, puisque le canton a rapidement pris le relais financier de la Confédération.

Grâce à ses solides connaissances informatiques, Heinz Senn a par la suite largement contribué au développement et à l'acquisition du système de décompte de la mobilité sans papier (PUMA – Papier-

Fahrdienste einrichtete und das heute noch in Gebrauch ist. Sein breites Wissen bildete auch für die Umsetzung der in den folgenden Jahren schrittweise vorgenommenen Verbesserungen eine wesentliche Entscheidungshilfe.

Heinz Senn und den Schreibenden verband eine langjährige gemeinsame Arbeit in Institutionen des Behindertentransports. Von 1993 bis ca. 1997 waren wir Präsident und Vizepräsident des Behindertenfahrdienstes Betax. Dabei übernahm ich 1994 das Präsidium von ihm und er stand mir als Vizepräsident noch einige Zeit zur Seite. 1995 gründeten wir zwei den Förderverein pro Betax, dem wir in der Anfangsphase ebenfalls im Präsidium vorstanden. Nachdem wir uns zwischenzeitlich bei Betax aus unseren Ämtern verabschiedet hatten, trafen wir 2001 wiederum in der Stiftung BTB aufeinander, in welcher wir im Mai 2003 an die Spitze des Stiftungsrats gewählt wurden. Zwar waren die Ämter Präsident und Vizepräsident aufgeteilt, doch bildeten wir gewollt weitgehend eine Art Co-Präsidium. Als solches fassten wir Vorentscheide, berieten den Geschäftsleiter bei Bedarf beim Tagesgeschäft und bereiteten als eine Art erweitertes Präsidium Geschäfte und Sitzungen vor.

In den letzten Jahren war bei Heinz leider eine Verschlechterung seiner körperlichen Fähigkeiten unübersehbar. Dennoch kam sein Tod für uns nun plötzlich und überraschend. Heinz hinterlässt als Vizepräsident des BTB eine Lücke, die nur schwerlich gut gefüllt werden kann. Heinz war auch ein wertvoller und geschätzter Freund. Sein Tod schmerzt. Wir vermissen ihn und werden ihn in bester Erinnerung behalten.

Merci viumau Heinz.

Stiftung BTB



Andreas Laubenberger, Präsident

Unabhängiges-Mobilitäts-Abrechnungssystem) installiert in 2009 par la Fondation THB pour ses services de transport et toujours fonctionnel à ce jour. Son vaste savoir a également été essentiel dans la prise de décision concernant la mise en œuvre progressive des améliorations dans les années qui suivirent.

Heinz Senn et votre serviteur ont tissé des liens solides tout au long de leur parcours au sein d'institutions de transport des handicapés: de 1993 à 1997 environ, nous avons été alternativement président et vice-président de l'association de transport de personnes handicapées et de patients BETAX. En 1994, j'ai pris le relais de la présidence, Heinz continuant encore à m'épauler quelque temps en qualité de vice-président et, en 1995, nous fondions ensemble l'association de soutien «pro Betax», dont nous avons aussi tenu les rênes au cours des premières années. Plus tard, après avoir entre-temps quitté nos mandats à BETAX, nous nous sommes retrouvés à la Fondation THB, où nous avons été nommés à la tête du Conseil de fondation en mai 2003. Bien qu'investis de fonctions distinctes, nous avons formé une sorte de co-présidence durant laquelle nous avons, conjointement, élaboré des décisions préalables, dispensé des conseils au secrétariat pour les affaires courantes lorsque c'était nécessaire et préparé les dossiers et les séances du Conseil de fondation.

Au cours des dernières années, la santé de Heinz s'était hélas beaucoup détériorée. Il n'empêche, sa mort a été un choc pour nous tous. Heinz Senn laisse un grand vide à la vice-présidence de notre Fondation, que nous aurons bien du mal à combler. Il nous manque, et nous garderons un souvenir vivace et lumineux de cet ami précieux et apprécié.

Merci viumau Heinz.

Fondation THB



Andreas Laubenberger, Président

2018 IN ZAHLEN

Im Jahr 2018 wurden kantonsweit rund **154'000 Freizeitfahrten** durchgeführt, etwa gleich viel wie im Vorjahr. Pro Monat waren es im Durchschnitt ca. 12'800 Fahrten.

Der Anteil der **IV-Fahrten** betrug 38% (Vorjahr 40%); die **AHV-Transporte** erreichten somit 62%. Ohne die im AHV-Bereich deutlich tiefer angesetzten Kontingente (Fahrtenzahl, Kostendach) wäre der Anteil der AHV-Fahrten sicher noch höher.

Der Anteil der **Rollstuhltransporte** lag bei 33% (Vorjahr 34%), die Fussgängerfahrten hatten einen Anteil von 67%.

Die Zahl der registrierten **berechtigten Personen** belief sich Ende des Jahres auf 7'200, davon 1'580 (22%) im IV-Alter und 5'620 (78%) im AHV-Alter. 4'060 Personen haben das Angebot im Berichtsjahr mindestens einmal genutzt (1'120 IV, 2'940 AHV). Der Anteil der **«aktiven»** Berechtigten betrug somit rund 56% (Vorjahr 58%). Mit 71% ist allerdings im IV-Bereich die Zahl der Aktiven deutlich höher als im AHV-Bereich (52%).

Die durchschnittliche **jährliche Fahrtenzahl pro berechtigten Benutzer** belief sich im IV-Bereich auf ca. 37 Fahrten (Vorjahr 39), im AHV-Bereich auf 17 (Vorjahr 18). Im Durchschnitt aller Fahrberechtigten betrug die Anzahl der Transporte pro Person und Jahr **21** (Vorjahr 22). Das entspricht knapp einer Retourfahrt pro Monat.

Der für Fahrten zur Verfügung stehende Nettobetrag pro berechnete Person (ohne Verwaltungskosten) betrug im Jahr 2018 rund **735 Franken**; im Jahr 2008 waren es noch rund 1'080 Franken gewesen.

Die **Bruttokosten pro Fahrt** betrugen 45.30 CHF (Vorjahr Fr. 45.60).

2018 EN CHIFFRES

En 2018, quelque **154 000 courses pour les loisirs** ont été effectuées sur le territoire cantonal, ce qui correspond aux chiffres de l'exercice précédent. La moyenne mensuelle avoisine les 12'800 courses.

La part des déplacements **AI** a représenté 38 % des courses (2017: 40 %), et le transport des personnes en âge **AVS**, 62 %. Sans les contingents nettement plus bas dans l'AVS que dans l'AI (nombre de courses, plafonnement des coûts), la part des courses AVS serait certainement encore plus importante.

La part des **transports de personnes en fauteuil roulant** s'est inscrite à 33 % (34 % en 2017) et celle des déplacements en véhicule normal («piétons»), à 67 %.

À la fin de l'exercice, le nombre des **ayants droit** enregistrés s'inscrivait à 7'200 personnes, dont 1'580 (22 %) en âge AI et 5'620 (78 %) en âge AVS. 4'060 personnes ont utilisé l'offre au moins une fois au cours de 2018 (1'120 AI, 2'940 AVS). La part des ayants droit **«actifs»** s'est ainsi établie à quelque 56 % (contre 58 % en 2017). Elle est bien plus élevée dans le domaine AI (71 %) que dans le domaine AVS (52 %).

En moyenne **annuelle, chaque usager ayant droit** en âge AI a commandé environ 37 courses (39 en 2017), et chaque usager en âge AVS, quelque 17 courses (18 en 2017). Tous ayants droit confondus, la moyenne par personne et par année s'élève à **21 trajets** (22 en 2017), soit à peine un aller-retour par mois.

En 2018, le montant net disponible par ayant droit (sans les frais administratifs) était de quelque **735 francs**; en 2008, ce montant s'élevait encore à 1'080 francs.

Le **coût brut par course** s'est inscrit à 45 fr. 30 (2017: 45 fr. 60).

Nach **Regionen** belief sich der Fahrtenaufwand netto auf (gerundet):

Coût net des courses par **région** (arrondi):

● Bern Stadt und Region / Ville et région de Berne	3'060'000.00	Vorjahr / 2017	3'210'000.00
● Biel Seeland / Bienne-Seeland	680'000.00		620'000.00
● Emmental-Oberaargau / Emmental-Haute Argovie	170'000.00		170'000.00
● Berner Oberland / Oberland bernois	630'000.00		600'000.00
● Laupen / Konolfingen	410'000.00		430'000.00
● Berner Jura / Jura bernois	30'000.00		30'000.00
Total Franken / francs	4'980'000.00		5'060'000.00

Marktanteile: Die Marktleader sind: Betax (20% - Tendenz leicht steigend), EasyCab (13% - Tendenz leicht rückläufig) und Nova Taxi (15% - stabil). Der weitaus grösste Teil des Geschäfts findet nach wie vor im Grossraum Bern statt.

Der **Selbstbehalt** der Kunden betrug rund 2'000'000.-. Das sind rund 29% der Brutto-Fahrkosten bzw. 27% der Gesamtkosten. Die übrigen Kosten werden durch die Subventionen des Kantons gedeckt. Pro Einzel-fahrt bezahlte der Fahrgast im Durchschnitt rund Fr. 13.00 (wie im Vorjahr).

Der ordentliche **Verwaltungsaufwand** lag im vergangen-jahr bei ca. Fr. 376'000.-- (Vorjahr 390'000.--); das entspricht rund 5,1% des Gesamtaufwandes inkl. Kundenanteil (Vorjahr 5,3).

Pro Fahrt betrug der Verwaltungsaufwand Fr. 2.44 (Vorjahr 2.53).

Parts de marché: les leaders du marché sont BE-TAX (20 %, en légère hausse), EasyCab (13 %, en légère baisse) et Nova Taxi (15 %, stable). Comme précédemment, la majeure partie des courses ont été effectuées dans l'agglomération bernoise.

La **franchise** des clients a atteint quelque 2'000'000 francs, soit 29 % des coûts bruts ou 27 % des coûts totaux. Le reste des frais a été couvert par les subven-tions du canton. Par course simple, l'usager a payé 13 francs en moyenne (comme en 2017).

Les **charges administratives** ordinaires se sont éle-vées à environ 376'000 francs (390'000 fr. en 2017), ce qui représente quelque 5,1 % des dépenses to-tales, y compris la part des clients (exercice précé-dent: 5,3 %).

Par course, la charge administrative s'est élevée à 2 fr. 44 (contre 2 fr. 53 en 2017).

SUBVENTIONIERTER BEHINDERTENTRANSPORT - WUNSCH UND WIRKLICHKEIT

Grundlagen

Mit dem Leistungsauftrag der Gesundheits- und Fürsorgedirektion des Kantons Bern (GEF) wird die Stiftung BTB «beauftragt, das Angebot an Freizeitfahrten für mobilitätsbehinderte Menschen zur regulieren.»

Die Rechtsgrundlagen dazu finden sich insbesondere im Sozialhilfegesetz (SHG): Die sog. Freizeitfahrten sind Massnahmen der institutionellen Sozialhilfe gemäss SHG. Hier geht es in Art. 2 z.B. um «persönliche Autonomie» und «berufliche und soziale Integration», in Art. 3 SHG u.a. um «Ausgleich von Beeinträchtigungen», «Verhinderung von Ausgrenzung» und «Förderung der Integration».

Aufgrund der Rechtsgrundlagen ist auch klar, dass es sich beim Behindertentransport um eine öffentliche Aufgabe handelt. Der Kanton stellt das Angebot allerdings nicht selber bereit; mit dem Leistungsvertrag delegiert er seine Pflichten in diesem Bereich: **BTB übernimmt für die GEF die Steuerung der «Freizeitfahrten»** im gesamten Kantonsgebiet.

Im Bericht des Regierungsrates an den Grossen Rat «Behindertenpolitik im Kanton Bern 2016» wird eine Standortbestimmung zum Thema vorgenommen:

«Im Kanton Bern gibt es seit vielen Jahren einen gut funktionierenden Behindertentransport, der für Menschen mit Mobilitätsbeeinträchtigungen, die den ÖV nicht nutzen können, ein Angebot an Freizeitfahrten bereitstellt. Allerdings sind die dafür zur Verfügung stehenden kantonalen Mittel begrenzt. Gleichzeitig hat die Nachfrage nach Freizeitfahrten in den letzten Jahren deutlich zugenommen. Dies hat dazu geführt, dass der zur Verfügung stehende Nettobetrag pro berechnete Person stetig sinkt und (...) ein Fahrtenkontingent eingeführt werden musste. Diese einschneidende Realität steht dem gleichstellungspolitischen Anliegen, die gesellschaftliche Teilhabe von Menschen mit Behinderungen zu fördern, diametral gegenüber.» (S. 15)

TRANSPORT DES PERSONNES HANDICAPÉES: ENTRE SOUHAIT ET RÉALITÉ

Bases

Le contrat de prestations passé avec la Direction de la santé publique et de la prévoyance sociale du canton de Berne (SAP) charge la Fondation THB de *réguler l'offre de prestations de déplacements de loisirs à l'intention des personnes à mobilité réduite.*

Sur le plan juridique, ce mandat se fonde en particulier sur la loi sur l'aide sociale (LASoc), en vertu de laquelle les déplacements dits de loisirs sont des mesures de l'aide sociale institutionnelle. Ainsi, il est question à l'art. 2 notamment de l'«autonomie personnelle» et de l'«insertion professionnelle et sociale». Quant à l'art. 3, il vise entre autres à «compenser les préjudices», à «éviter la marginalisation» et à «favoriser l'insertion».

Il ressort aussi clairement des bases juridiques que le transport des personnes handicapées est une tâche publique. Cela dit, le canton ne met pas l'offre à disposition de manière directe, mais il délègue ses obligations dans ce domaine par le biais du contrat de prestations, dans la mesure où **la Fondation THB se charge pour la SAP de la gestion des «déplacements de loisirs» sur le territoire du canton.**

Le rapport du Conseil-exécutif au Grand Conseil «Politique du handicap du canton de Berne 2016» prend d'ailleurs position à ce sujet :

«Le canton de Berne possède depuis longtemps déjà un système efficace de transports pour personnes handicapées qui propose des prestations de déplacements de loisirs aux personnes à mobilité réduite qui ne sont pas en mesure d'utiliser les TP. Or, bien que la demande s'inscrive en nette hausse depuis quelques années, les fonds cantonaux disponibles pour financer ces prestations sont limités. En conséquence, le montant net disponible par ayant droit baisse continuellement et [...] les trajets ont dû être contingentés. Cette situation critique est en contradiction flagrante avec l'objectif de politique sociale de promotion de l'intégration et de l'égalité des personnes handicapées dans la société.» (p. 15)

Wunsch

Werfen wir einen kurzen Blick in die Zukunft: Die **UNO-Behindertenrechtskonvention** (UNO-BRK) wurde durch die Schweiz im Frühjahr 2014 ratifiziert. Sie liefert recht klare Leitlinien, wie es um die Mobilität von Personen mit Behinderung einmal stehen könnte: In Art. 20 der UNO-BRK ist unter dem Stichwort «**Persönliche Mobilität**» Folgendes festgehalten:

«Die Vertragsstaaten treffen wirksame Massnahmen, um für Menschen mit Behinderungen persönliche Mobilität mit grösstmöglicher Unabhängigkeit sicherzustellen, indem sie unter anderem (...) die persönliche Mobilität von Menschen mit Behinderungen in der Art und Weise und zum Zeitpunkt ihrer Wahl und zu erschwinglichen Kosten erleichtern. (...)»

Konsequent umgesetzt, müssten diese Vorgaben eine gewaltige Verbesserung der Mobilität mit sich bringen. Die Realität sieht leider - wie im Bericht Behindertenpolitik bereits angedeutet – ganz anders aus.

Wirklichkeit

Die Forderungen der UNO-BRK beziehen sich mit dem **«Zeitpunkt ihrer Wahl»** u.a. auch auf die Anzahl der möglichen Transporte. Diese können der aufgrund des Subventions-Budgets möglichen Fahrtenzahl der Stiftung BTB gegenübergestellt werden: Im Jahr 2018 reichte es gerade mal für knapp 11 Retourenfahrten pro Jahr und berechnete Person, d.h. weniger als einmal pro Monat aus dem Haus und wieder zurück.

Mit **«erschwinglichen Kosten»** ist der durch die BTB-Fahrgäste zu bezahlende Selbstbehalt angesprochen. Dieser beträgt rund 26 Franken für eine durchschnittliche Retourenfahrt.

Zum Vergleich: Eine nichtbehinderte Person kann z.B. mit einem **«Libero»**-Abonnement nach Wunsch 1mal oder mehrmals pro Tag aus dem Haus. Und dies zu einem Preis, der um ein Vielfaches unter dem von Behindertentransporten liegt. Menschen mit Behinderung, die den öV nicht nutzen können, sind also sowohl bei der Anzahl der Transporte als auch beim Preis **diskriminiert**.

Souhait

Jetons un regard vers l'avenir: la **Convention de l'ONU relative aux droits des personnes handicapées** (CDPH) a été ratifiée par la Suisse au printemps 2014. Ce texte définit clairement ce que pourrait être la mobilité des personnes handicapées. Ainsi, sous le titre «**Mobilité personnelle**», l'art. 20 CDPH énonce ce qui suit :

«Les États Parties prennent des mesures efficaces pour assurer la mobilité personnelle des personnes handicapées, dans la plus grande mobilité possible, y compris en [...] facilitant la mobilité personnelle des personnes handicapées selon les modalités et au moment que celles-ci choisissent, et à un coût abordable [...]»

Si elles étaient mises en œuvre de façon conséquente, ces prescriptions entraîneraient une très nette amélioration de la mobilité. La réalité est malheureusement tout autre, comme le fait remarquer le rapport sur la politique du handicap du canton de Berne.

Réalité

L'exigence de la CDPH de faciliter la mobilité des personnes handicapées **«au moment que celles-ci choisissent»** se réfère entre autres au nombre de transports possibles. Opposons cette exigence au nombre de courses que la Fondation THB peut proposer sur la base du budget de subventionnement: en 2018, celui-ci suffisait tout juste à assurer 11 allers-retours par an et par personne, c'est-à-dire même pas un trajet hors de la maison et retour par mois.

La notion de **«coût abordable»** se rattache ici à la franchise due par les usagers de la Fondation THB: celle-ci est en moyenne de quelque 26 francs par trajet aller-retour.

À titre de comparaison : une personne non handicapée titulaire d'un abonnement Libero peut se déplacer une ou plusieurs fois par jour hors de chez elle, à sa guise et à un prix beaucoup moins élevé que celui des transports pour personnes handicapées. Les personnes handicapées qui ne sont pas en mesure d'utiliser les TP sont dès lors **discriminées** à double titre: en termes de nombre de transports et en termes de prix.

Hinzu kommt, dass die Finanzierung von Behindertentransporten vor allem im **medizinischen Bereich** unzureichend geregelt ist. Oftmals müssen deshalb die ohnehin schon knappen «Freizeit-Kontingente» subsidiär gebraucht werden.

Was «bewirkt» der Behindertentransport?

Für den Leistungsvertrag hat die GEF von der Stiftung BTB die Formulierung von «Wirkungszielen» verlangt.

Da stellt sich die Frage, was mit den sehr begrenzten Mittel überhaupt möglich ist. Die oben erwähnten, gewaltigen Differenzen beim Volumen und bei den Kosten für den Nutzer können ja wohl kaum ein «Wirkungsziel» für die Stiftung BTB sein!

Wenn die Pro-Kopf-Subventionen sinken, dann bedeutet dies, dass die Diskriminierung nicht weniger wird, sondern grösser.

Fazit

Wir tun, was wir können, aber es bleibt noch mehr als genug Handlungsbedarf – besonders in Bezug auf die Finanzierung einer gleichgestellten Mobilität. Und hier sind ganz klar die Kantone gefordert. Ein Fernziel muss es sein, den «Standards» der UNO-BRK wenigstens spürbar näher zu kommen. Dann wäre echt etwas an «Wirkung» erreicht.

De plus, le financement du transport-handicap est insuffisamment réglementé, en particulier les courses à des **fins médicales** , si bien que les contingents pour les loisirs déjà très limités sont souvent utilisés en remplacement.

Quel objectifs d'effet pour le transport de personnes handicapées?

La SAP a demandé à la Fondation THB de formuler des *objectifs d'effet* pour le contrat de prestations.

Mais que peut-on faire avec les très maigres moyens disponibles? Les différences spectaculaires précitées en termes de volume et de coût pour les usagers handicapés ne sauraient constituer un *objectif d'effet* pour la Fondation THB!

Moins de subventions, c'est plus de discrimination.

Conclusion

Nous faisons ce que nous pouvons, mais il y a encore du pain sur la planche, en particulier concernant le financement d'une mobilité qui réalise l'égalité pour les personnes handicapées. Dans ce contexte, la balle est clairement dans le camp des cantons, l'un des objectifs à terme devant être au moins de se rapprocher de manière tangible des «standards» de la CDPH. On pourrait alors vraiment parler d'*effet*.

TAGESGESCHÄFT

Transportdienste

Im Jahr 2018 waren kantonsweit 57 akkreditierte Transportdienste im Einsatz für die BTB-Kundschaft.

An der durch den Verband «handi-cab suisse» organisierten Weiterbildung für Fahrpersonal von Rollstuhltransportdiensten waren von BTB-akkreditierten Fahrdiensten 35 Teilnehmende zu verzeichnen.

Kanton

Im Rahmen der jährlichen Standortbestimmung mit der Gesundheits- und Fürsorgedirektion des Kantons Bern (GEF) wurde u.a. der Leistungsvertrag mit der Stiftung BTB besprochen.

Dabei waren auch verschiedene Anpassungen am Vertragstext Gegenstand der Diskussion. Die Verhandlungen zum Leistungsvertrag waren am Ende des Berichtsjahres noch nicht abgeschlossen, so dass der Start in das neue Berichtsjahr ohne gültigen Vertrag erfolgte.

Organe der Stiftung

Der Stiftungsrat tagte im Laufe des Jahres 2018 zweimal. Die laufenden Geschäfte wurden an 4 Sitzungen des Ausschusses behandelt. Die Koordination des operativen Geschäfts war Gegenstand der periodischen Kommunikation zwischen Präsidium und Geschäftsleitung.

Geschäftsstelle

Neben den üblichen administrativen Arbeiten war die Geschäftsstelle auch im vergangenen Jahr in engem Kontakt mit den Anbietern. Stichprobenkontrollen in Bezug auf die vertragskonforme Leistungserbringung wurden durchgeführt; wo nötig erfolgten Interventionen bei den betroffenen Fahrdiensten.

AFFAIRES COURANTES

Services de transport

Durant l'exercice 2018, 57 prestataires de services de transport accrédités ont assuré la prise en charge de la clientèle de la Fondation THB.

35 services de transport accrédités par la Fondation THB ont participé à la formation continue organisée par l'Association handi-cab suisse pour le personnel spécialisé dans le transport de personnes en fauteuil roulant.

Canton

L'état des lieux annuel avec la Direction de la santé publique et de la prévoyance sociale du canton de Berne (SAP) a été l'occasion de discuter notamment du contrat de prestations conclu entre celle-ci et la Fondation THB.

Il a entre autres été question des différentes adaptations apportées au contrat. Comme les négociations à ce sujet n'avaient pas abouti à la fin de 2018, le nouvel exercice a commencé sans contrat de prestations valable.

Organes de la Fondation

Le Conseil de fondation s'est réuni à deux reprises en 2018. Les affaires courantes ont été traitées par le Comité à l'occasion de quatre séances. La présidence et le Secrétariat ont assuré la coordination du volet opérationnel dans le cadre des communications périodiques.

Secrétariat

Outre les tâches administratives habituelles, le Secrétariat a de nouveau été en contact étroit avec les prestataires. La conformité au contrat de la fourniture des prestations a été vérifiée par le biais de contrôles inopinés; lorsque c'était nécessaire, des interventions ont été effectuées auprès des prestataires concernés.

HINWEISE ZUR JAHRESRECHNUNG 2018

BILANZ

Aktive Rechnungsabgrenzung

Die GEF zahlt die Subventionen in Form von 6 Tranchen à 915'000 Franken und einer Restzahlung, die aufgrund der effektiven Fahrtenzahlen in Rechnung gestellt werden kann. Diese Restzahlung beläuft sich auf den Betrag von rund 170'000 Franken..

Passive Rechnungsabgrenzung

Bei den «Passiven Rechnungsabgrenzungen» handelt es sich vor allem um offene Rechnungen von Transportdiensten.

Ausgleichsfonds

Der Behindertentransport im Freizeitbereich zeichnet sich durch schwierige Steuerbarkeit aus. Das Fahrverhalten der Kundschaft lässt sich nicht voraussagen. Damit die Stiftung BTB in der Kontingents- und Tarifpolitik eine gewisse Konstanz an den Tag legen kann, dient der Ausgleichsfonds als «Schwankungsreserve». So können einerseits «Gewinne» in diesen Fonds einbezahlt werden; andererseits können Defizite daraus gedeckt werden.

Fonds Investitionen / Sicherheit

Über diesen Fonds werden z.B. Aus- und Weiterbildungsmassnahmen für das Fahrpersonal finanziert. In Einzelfällen (z.B. Randgebiete) ist auch die Unterstützung eines Fahrdienstes bei der Beschaffung von speziellen Rückhaltesystemen für Rollstühle möglich.

Fonds «Härtefälle»

Dieser Fonds dient dazu, Härtefälle bei Benutzern abzufedern. Auf Gesuch können zusätzliche Transporte («Kontingente») gewährt werden.

COMMENTAIRES SUR LES COMPTES ANNUELS 2018

BILAN

Actifs de régularisation

La SAP paie les subventions en six tranches de 915'000 francs, plus un versement du solde facturé sur la base du nombre effectif de courses. Ce reliquat s'élève à quelque 170'000 francs.

Engagements à court terme / Passifs de régularisation

Les passifs de régularisation représentent surtout les factures encore ouvertes des services de transport.

Fonds de compensation

Dans le domaine des loisirs, le transport des personnes handicapées est particulièrement difficile à gérer. Le comportement des usagers ne pouvant être anticipé, le fonds de compensation fait office de «réserve de fluctuation» pour que la Fondation THB puisse garantir une certaine constance dans sa politique des contingents et des tarifs. Il s'alimente des «bénéfices» et couvre les déficits.

Fonds «Investissements / sécurité»

Ce fonds permet de financer notamment les mesures de formation et de perfectionnement des chauffeurs. Dans certains cas (régions périphériques, p. ex.), il permet aussi d'aider un service de transport à acquérir un dispositif de retenue spécifique pour fauteuils roulants.

Fonds «Cas pénibles» (fonds pour les cas de rigueur)

Ce fonds est destiné à aider les usagers présentant des cas dits pénibles. Sur demande, la Fondation THB peut accorder des courses supplémentaires («contingents »).

ERFOLGSRECHNUNG

Als Ertrag sind im Wesentlichen die Subventionen des Kantons dargestellt. Die Selbstbehalte der Fahrgäste erscheinen hingegen nicht in der Rechnung; sie werden durch die Fahrdienste direkt eingenommen, und die Stiftung zahlt lediglich den Restbetrag der Fahrkosten an die betreffenden Transportdienste. Technisch gesehen leitet die Stiftung BTB also Subventionen für Behindertentransporte von individuellen Nutzern weiter.

Mit den Kundenanteilen an den Kosten würde die Rechnung wie folgt aussehen (Zahlen gerundet):

Subventionen	5'660'000
Selbstbehalte	2'000'000
«Ertrag»	<u>7'660'000</u>
Bruttoaufwand Fahrten	6'980'000
Verwaltung / ao. Aufwand	
Rückstellungen	430'000
Aufwand	<u>7'410'000</u>
Gewinn	250'000

Subventionen des Kantons

Die Subventionen im Rahmen des Leistungsvertrages der GEF mit der Stiftung BTB betrugen für das Jahr 2018 rund 5'660'000 Franken. Der Subventionsbetrag ergibt sich laut Leistungsvertrag aufgrund der Fahrtenzahl (Basis = 156'000 Fahrten) und dem pro Fahrt vereinbarten Pauschalbetrag (36.85). Die Stiftung BTB hat im Berichtsjahr rund 154'000 Fahrten abgerechnet, womit das Kostendach von 5'748'600 CHF um rund 88'000 CHF unterschritten wurde.

Personalaufwand

Dieser Bereich umfasst den Aufwand für die Geschäftsstelle BTB, die Buchhaltung sowie die Administrationszentrale im Bürozentrum der Schulungs- und Wohnheime Rossfeld (Datenbankverwaltung, Produktion der Fahrberechtigungsausweise usw.).

COMPTE DE RÉSULTAT

Le poste «Produits» du compte de résultat contient essentiellement les subventions reçues du canton. Les franchises des usagers n'apparaissent quant à elles pas dans les comptes, étant donné qu'elles sont encaissées directement par les services de transport, et que la Fondation THB ne verse plus au service de transport concerné que la différence entre la franchise et le prix de la course. D'un point de vue technique, la Fondation THB transmet dès lors des subventions pour le transport-handicap d'usagers individuels.

Selon l'«ancienne» présentation, le compte de résultat serait le suivant (chiffres arrondis):

Subventionens	5'660'000
Franchises	2'000'000
«Produits»	<u>7'660'000</u>
Dépenses brutes au titre des courses	6'980'000
Admin./charges extraord./réserves	430'000
Charges	<u>7'410'000</u>
Bénéfice	250'000

Subventions du canton

En 2018, les subventions perçues dans le cadre du contrat de prestations conclu entre la SAP et la Fondation THB se sont élevées à quelque 5'660'000 francs. En vertu dudit contrat, le montant des subventions est calculé en fonction du nombre de courses (base = 156'000) et du forfait convenu par course (36 fr. 85). Au cours de l'année sous revue, la Fondation THB a décompté quelque 154'000 courses, si bien que le plafond des coûts de 5'748'600 francs n'a pas été atteint (différence: env. 88'000 fr.).

Charges de personnel

Ce poste regroupe les dépenses liées au secrétariat de la Fondation THB, à la comptabilité et à la centrale administrative de Rossfeld (gestion de la banque de données, production des cartes de légitimation, etc.).

Sachaufwand

Als Sachaufwand werden u.a. Raumkosten, Büro-material, Drucksachen und EDV-Kosten verbucht.

Charges de fonctionnement

Sont inscrits à ce poste les frais afférents notamment aux locaux, au matériel de bureau, au matériel imprimé et à l'informatique.



Tel. +41 34 421 88 10
Fax +41 34 422 07 46
www.bdo.ch

BDO AG
Hodlerstrasse 5
3001 Bern

Bericht der Revisionsstelle zur eingeschränkten Revision an den Stiftungsrat der

Stiftung Behindertentransport Kanton Bern, Bern

Als Revisionsstelle haben wir die Jahresrechnung (Bilanz, Erfolgsrechnung und Anhang) der Stiftung Behindertentransport Kanton Bern für das am 31. Dezember 2018 abgeschlossene Geschäftsjahr geprüft.

Für die Jahresrechnung ist der Stiftungsrat verantwortlich, während unsere Aufgabe darin besteht, die Jahresrechnung zu prüfen. Wir bestätigen, dass wir die gesetzlichen Anforderungen hinsichtlich Zulassung und Unabhängigkeit erfüllen.

Unsere Revision erfolgte nach dem Schweizer Standard zur Eingeschränkten Revision. Danach ist diese Revision so zu planen und durchzuführen, dass wesentliche Fehlaussagen in der Jahresrechnung erkannt werden. Eine eingeschränkte Revision umfasst hauptsächlich Befragungen und analytische Prüfungshandlungen sowie den Umständen angemessene Detailprüfungen der bei der geprüften Einheit vorhandenen Unterlagen. Dagegen sind Prüfungen der betrieblichen Abläufe und des internen Kontrollsystems sowie Befragungen und weitere Prüfungshandlungen zur Aufdeckung deliktischer Handlungen oder anderer Gesetzesverstösse nicht Bestandteil dieser Revision.

Bei unserer Revision sind wir nicht auf Sachverhalte gestossen, aus denen wir schliessen müssten, dass die Jahresrechnung nicht Gesetz und Stiftungsurkunde entspricht.

Bern, 5. April 2019

BDO AG

Thomas Stutz

Leitender Revisor

Zugelassener Revisionsexperte

Thomas Bigler

Zugelassener Revisionsexperte

Bilanz

	31.12.2018	31.12.2017
	CHF	CHF
Aktiven		
Umlaufvermögen		
Bankguthaben	2'429'156.88	2'152'380.90
Flüssige Mittel und Wertschriften	2'429'156.88	2'152'380.90
Forderungen gegenüber Staat	495.47	407.97
Forderungen	495.47	407.97
Aktive Rechnungsabgrenzungen	170'860.15	178'341.90
Umlaufvermögen	2'600'512.50	2'331'130.77
Aktiven	2'600'512.50	2'331'130.77
Passiven		
Fremdkapital kurzfristig		
Passive Rechnungsabgrenzungen	519'763.45	509'702.35
Fremdkapital kurzfristig	519'763.45	509'702.35
Fremdkapital langfristig		
Rückstellung Projekt "Medizinische Fahrten"	15'184.50	20'000.00
Rückstellung Informatiksystem	30'000.00	30'000.00
Fonds Investitionen/Sicherheit	52'399.11	40'529.11
Fonds Härtefälle	52'625.00	52'625.00
Langfristige Rückstellungen	150'208.61	143'154.11
Fremdkapital langfristig	150'208.61	143'154.11
Fremdkapital	669'972.06	652'856.46
Eigenkapital		
Stiftungskapital	761'040.10	761'040.10
Ausgleichsfonds	917'234.21	746'195.74
Freiwillige Gewinnreserven	917'234.21	746'195.74
Jahrgewinn	252'266.13	171'038.47
Eigenkapital	1'930'540.44	1'678'274.31
Passiven	2'600'512.50	2'331'130.77

Erfolgsrechnung

	2018 CHF	2017 CHF
Betriebsertrag		
Subvention Kanton Bern	5'660'860.15	5'668'341.90
Bruttoertrag	5'660'860.15	5'668'341.90
Total Betriebsertrag	5'660'860.15	5'668'341.90
Aufwand		
Fahrtenaufwand	-4'983'926.35	-5'056'608.05
Personalaufwand	-332'489.00	-319'792.75
Sachaufwand	-61'693.07	-69'986.11
Entschädigungen Stiftungsräte	-860.60	-1'343.60
Total Aufwand	-5'378'969.02	-5'447'730.51
Betriebsergebnis vor Zinsen und ausser- ordentlichen Positionen	281'891.13	220'611.39
Finanzertrag	375.00	427.08
Ausserordentlicher Aufwand	-30'000.00	-50'000.00
Jahresgewinn vor Zuweisungen	252'266.13	171'038.47
Zuweisungen Jahresgewinn an		
Ausgleichsfonds	252'266.13	171'038.47
Jahresgewinn nach Zuweisungen	0.00	0.00

Details zum ausserordentlichen Erfolg

	2018 CHF	2017 CHF
Bildung Rückstellung Informatiksystem	0.00	30'000.00
Ausserordentliche Entschädigungen an BETAX	0.00	20'000.00
Erhöhung Fonds Investitionen/Sicherheit	30'000.00	0.00
	30'000.00	50'000.00

Anhang zur Jahresrechnung

per 31. Dezember 2018

Allgemeine Angaben

Angaben über die in der Jahresrechnung angewandten Grundsätze

Die vorliegende Jahresrechnung wurde gemäss den Vorschriften des Schweizer Gesetzes, insbesondere der Artikel über die kaufmännische Buchführung und Rechnungslegung des Obligationenrechts (Art. 957 bis 962) erstellt.

Die vom Stiftungsrat genehmigte Jahresrechnung ist rechtlich massgebend.

Rechtsform

Unter dem Namen "Stiftung Behindertentransport Kanton Bern (Fondation transports-handicap du canton de Berne)" besteht mit Sitz in Bern eine Stiftung im Sinne von Art. 80 ff. des Schweizerischen Zivilgesetzbuches.

Stiftungszweck

Die Stiftung bezweckt die gesellschaftliche Integration mobilitätsbehinderter Personen, insbesondere solcher mit Wohnsitz im Kanton Bern, durch Zurverfügungstellung von Transportmitteln sowie durch andere Massnahmen.

Massgebende Grundlagen

Stiftungsurkunde vom 28. November 2008
 Stiftungsreglement vom 16. Oktober 2014
 Reglement des Stiftsrats-Ausschusses vom 25. Oktober 2007
 Spesenreglement vom 14. Mai 2009
 Reglement Ausgleichsfonds vom 19. April 2007
 Reglement Fonds "Härtefälle" vom 19. April 2007

Anzahl Mitarbeiter

Bandbreite der Vollzeitstellen im Jahresdurchschnitt: < zehn Vollzeitstellen

Organe der Stiftung

<i>Stiftungsrat:</i>	<i>Zeichnungsberechtigung:</i>
Andreas Laubenberger, Bremgarten (Präsident)	k
Joanna Gerber, Moutier (Groupement d'Action Sociale du Jura bernois - GAS)	-
Martin Vonderach, Münchenbuchsee (Benutzer)	-
Caroline Caccivio, Biel (Benutzer)	-
Jörg Frey, Oberburg (Region Emmental-Oberaargau)	-
Christoph Graf, Wabern (Pro Infirmis, Region Oberland)	-
Bruno Riva, Derendingen	k
Christine Morger, Thierachern (Rheumaliga Kanton Bern)	-
Walter Zuber, Marly (KGL Pro Infirmis Bern)	k
Donat Capaul, Perrefitte	-
Cyrill Hofer, Biel (Pro Senectute Kanton Bern)	-
Raphael Petit, Bern	-

Geschäftsleiter: (im Ausschuss mit beratender Stimme)

Ronald Liechti, Lützelflüh	k
----------------------------	---

Revisionsstelle:

BDO AG, Hodlerstrasse 5, 3001 Bern	-
------------------------------------	---

k = Kollektiv zu zweien

- = keine Zeichnungsberechtigung

KURZPORTRAIT STIFTUNG BEHINDERTENTRANSPORT

Die Stiftung und ihr Zweck

Die Ende 1997 gegründete Stiftung Behindertentransport löste als kantonale Dachorganisation den seit 1994 existierenden Verbund bernischer Behinderten- und Betagtentransportdienste (VBBT) ab. Sie **bezweckt die Integration mobilitätsbehinderter Personen** im IV- und im AHV-Alter in ihr gesellschaftliches Umfeld, insbesondere durch ein Angebot an geeigneten Transportmöglichkeiten. Der Stiftungszweck richtet sich in erster Priorität auf Personen mit Wohnsitz im Kanton Bern. Zur Erfüllung ihres Zwecks kann die Stiftung insbesondere

- die Trägerschaft von Behindertentransportdiensten übernehmen
- Aufträge an Dritte zur Organisation eines Transportdienstes erteilen
- Beiträge an Transportdienste leisten

Die Stiftung ist gemäss Auftrag des Kantons Bern zuständig für die gesamte Angebots- und Budgetsteuerung sowie für Verträge mit den Fahrdiensten im Kanton für sog. «Freizeitfahrten» (Transporte mit anderem Zweck, z.B. Schul-, Arbeits- oder Therapiefahrten, werden nach Möglichkeit durch andere Kostenträger finanziert).

Die Stiftung hat gemeinnützigen Charakter und verfolgt keinerlei Erwerbszweck.

Die Rollenverteilung

Die Kunden sind mobilitätsbehinderte Menschen im Erwerbsalter («IV-Alter») oder im AHV-Alter. Aufgrund eines Antrags an die Stiftung erhalten sie den Fahrberechtigungsausweis.

Die **Fahrdienste** sind in der Regel lokale Taxiunternehmen. Es können aber auch Verträge mit anderen im Behindertentransportdienst tätigen Organisationen abgeschlossen werden.

Die **Beratungsstellen** PRO INFIRMIS / PRO SENECTUTE sind die Anlaufstellen für Personen mit Mobilitätsbehinderung. Weitere Partner sind die Beratung sind die Beratungsstelle für Sehbehinderte

und Blinde «Beraten B» sowie «insieme» für Personen mit geistiger Behinderung.

Als **regionale Partner-Organisationen** setzen sich Behindertenkonferenzen oder andere Organisationen für den Behindertentransport ein. Diese übernehmen vor Ort folgende Aufgaben:

- regionale Kontakt- und Informationsstelle für Kunden, Fahrdienste usw.
- regionale Koordination und «Lobby» - insbesondere für behindertengerechten ÖV
- dezentrales Aufsichtsorgan / Qualitätskontrolle der lokalen Behindertenfahrdienste

Der Kanton Bern als Auftraggeber

Die Auslagerung der Steuerungsfunktion im Behindertentransport an die Stiftung BTB nutzt deren langjährige Erfahrung in diesem Bereich. Gesteuert wird die Zusammenarbeit über einen Leistungsvertrag der Gesundheits- und Fürsorgedirektion des Kantons Bern (GEF).

Philosophie

Das Konzept des Behindertentransportes im Kanton Bern beruht zu einem grossen Teil auf der Zusammenarbeit mit dem lokalen Taxigewerbe. Dadurch werden unnötige Konkurrenzsituationen und Doppelspurigkeiten vermieden. Diese Zusammenarbeit mit dem professionellen Behindertentransport hat sich gut bewährt.

Im Bereich Administration werden möglichst viele Arbeiten an **Behinderteninstitutionen** vergeben, so zum Beispiel an das Bürozentrum im Schulungs- und Wohnheim Rossfeld. Auch mit der Pro Infirmis Kanton Bern besteht eine langjährige Zusammenarbeit, die sich gut bewährt hat. Diese Kooperationen einerseits mit dem privaten Gewerbe, andererseits mit Institutionen im Behindertenbereich, ergeben eine sinnvolle Kombination und bieten sowohl kostenmässig als auch in Bezug auf die Qualität eine optimale Lösung.