

## JAHRESBERICHT 2009

### VORWORT DES PRÄSIDENTEN

Wieder ist ein Jahr vorüber. Was hat es aus Sicht des Behindertentransports gebracht? Zwei Dinge scheinen mir speziell erwähnenswert. Es sind die Ergebnisse der Kundenbefragung und die Fahrtennachfrage.

#### Die Kunden sind zufrieden

Bei der im Herbst durchgeführten Kundenumfrage haben nicht nur überdurchschnittlich viele Kunden mitgemacht, sondern sie waren vor allem sehr zufrieden. Alle Fahrdienste erhielten beste Noten. Das gilt für die Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit, die Freundlichkeit bei der Bedienung, die Fahrweise der Fahrerinnen und Fahrer und die Hilfe, die sie den Kunden wenn nötig leisten, sowie den Zustand der Fahrzeuge. Gute Noten gibt es auch für die Administration der Stiftung BTB.

Interessanterweise wurden auch der Preis (Selbstbehalt), den der Kunde für die Fahrt zahlen muss, wie auch das Kontingent, das jeder jährlich zu Gute hat, grossmehrheitlich als angemessen bzw. ausreichend beurteilt.

Das ist ein erfreuliches Ergebnis für alle, die am subventionierten Freizeitbehindertentransport mitgearbeitet haben. Dennoch sind wir uns bewusst, dass selbst ein gutes bis sehr gutes Ergebnis immer noch verbessert werden kann. Da müssen alle Beteiligten dranbleiben.

#### Die Fahrten nehmen zu

Rund 137'800 subventionierte Freizeitfahrten im ganzen Kanton waren es im 2009. So viele Fahrten wurden nie zuvor gemacht. Dies ist ebenfalls Ausdruck des guten Angebots und der guten Qualität. Das ist an sich sehr schön, bringt aber finanzielle Probleme.

Die Anzahl der Fahrten ist nach dem massiven Einbruch mit dem Wegfall der IV-Subventionen im Jahre 2005 stetig gestiegen. Bei der momentanen Anzahl Fahrten pro Monat reicht das Geld bei weitem nicht und der absehbare Verlust würde eine Höhe erreichen, die nicht mehr gedeckt werden könnte. Es ist daher leider damit zu rechnen, dass die Stiftung BTB

## RAPPORT ANNUEL 2009

### AVANT-PROPOS DU PRESIDENT

Quels sont les faits qui ont marqué le transport des personnes handicapées en 2009? A mes yeux, deux événements sont à souligner: le résultat du sondage auprès des clients, d'une part, et l'augmentation de la demande de courses, d'autre part.

#### Des clients satisfaits

Le sondage mené auprès de la clientèle au cours de l'automne 2009 a rencontré un succès considérable et débouché sur un constat des plus réjouissants: les clients sont satisfaits. Tous les services de transport ont obtenu de bonnes notes, en ce qui concerne aussi bien la ponctualité et la fiabilité, l'amabilité des intervenants, le style de conduite, l'encadrement et l'aide apportés si nécessaire aux usagers que l'état général des véhicules. L'administration de la Fondation transports-handicap du canton de Berne (THB) a elle aussi été bien évaluée.

Il est intéressant de relever que le prix (franchise) dû par le client pour chaque course ainsi que le contingent attribué annuellement à chaque usager ont été jugés, en majorité, respectivement «juste» et «suffisant».

C'est là un bilan dont tous les acteurs du transport de handicapés subventionné dans le domaine des loisirs peuvent se féliciter. Nous sommes néanmoins conscients que des améliorations sont toujours possibles: ne nous reposons donc pas sur nos lauriers, et allons de l'avant!

#### Nombre de courses en augmentation

En 2009, quelque 137'800 courses pour les loisirs subventionnées ont été effectuées sur le territoire cantonal. Ce record reflète la qualité et la diversité de l'offre. Et c'est tant mieux. Mais toute médaille a son revers. Qui, en l'occurrence, est d'ordre financier.

Depuis le repli massif consécutif à la suppression du subventionnement par l'AI, en 2005, le nombre de courses a progressé de manière continue. Actuellement, le nombre de courses effectuées par mois ne permet pas d'encaisser assez de fonds, et la perte qui ne peut qu'en découler serait impossible à combler. Dès lors, il faut malheureusement se préparer à ce que la Fondation THB prenne des mesures draconiennes pour éviter que

bald schon einschneidende Steuerungsmaßnahmen werden ergreifen müssen, damit das Ruder nicht entgleitet. Es sei denn, es liessen sich mehr Subventionen aufbringen. Doch dafür macht die heutige finanzpolitische Lage nicht viel Mut. Allein: Wir werden es versuchen.

Herzlich



Andreas Laubenberger,  
Präsident der Stiftung BTB

## 2009: IM ZEICHEN VON WACHSTUM UND QUALITÄT

Der **Aufwärtstrend bei den Fahrtenzahlen** hielt auch im Jahr 2009 an. Was für jeden privaten Unternehmer hocheifrig wäre, wird für die Stiftung BTB nun einmal mehr zum Problem: Das Jahr schliesst mit einem Verlust ab; und die finanzielle Zukunft sieht nicht gerade rosig aus. Die Entwicklung der Fahrtenzahlen – insbesondere ab dem Herbst 2009 – deutet darauf hin, dass der Behindertentransport schon bald wieder mit finanziellen Schwierigkeiten kämpfen wird.

Dabei muss einmal mehr in Erinnerung gerufen werden, dass dieses Wachstum nicht etwa auf «übertriebenem Gebrauch» des Angebots beruht: Der Verlust von rund 88'000 Franken entspricht umgerechnet nicht einmal einer einzigen Fahrt pro berechnete Person, die «zuviel» gemacht wurde.

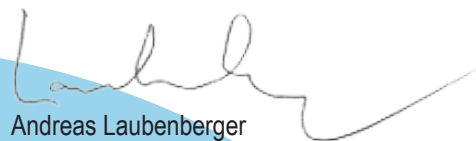
Als überaus erfreulich darf das Ergebnis der im Herbst 2009 durchgeführten Kundenumfrage bezeichnet werden. Seit der letzten Erhebung (2001) sind rund 20 neue Fahrdienste dazugekommen. Das schon damals **positive Feedback** wurde sogar deutlich übertroffen. Die Belebung des Geschäfts durch die Öffnung des Marktes hat also der Qualität nicht geschadet – im Gegenteil.

## ENTWICKLUNG IN ZAHLEN

Im Jahr 2009 wurden kantonsweit rund **137'800 Freizeitfahrten** durchgeführt, was einer **Steigerung gegenüber dem Vorjahr um 22'000** Fahrten entspricht. Pro Monat waren es rund 11'500 Fahrten, wobei über das ganze Jahr eine kontinuierliche Steigerung zu verzeichnen war. Im 4. Quartal betrug der Durchschnitt dann über 13'000 Fahrten pro Monat!

le bateau ne coule. A moins que nous parvenions à trouver de nouvelles sources de subventions, ce à quoi il ne faut pas trop s'attendre au regard de la situation financière du canton. Quoi qu'il en soit, nous allons tout mettre en œuvre pour rester à flot!

Cordialement



Andreas Laubenberger  
Président de la Fondation THB

## 2009: UNE ANNEE SOUS LE SIGNE DE LA CROISSANCE ET DE LA QUALITE

La **tendance à la hausse du nombre de courses** s'est maintenue en 2009. Cette situation, dont tout entrepreneur privé rêverait, met une nouvelle fois la Fondation THB en mauvaise posture, puisque l'année se clôt sur une perte et que l'avenir financier est loin d'être rose. L'évolution du nombre de courses – en particulier depuis l'automne 2009 – indique que le transport de personnes handicapées est sur le point de se retrouver dans les chiffres rouges.

Il faut rappeler ici que cette croissance n'est pas imputable à un «usage immodéré» de l'offre: la perte, qui se chiffre à quelque 88 000 francs, ne représente même pas une course «de trop» par ayant droit.

Signalons tout de même le résultat formidable du sondage effectué en automne 2009 auprès de la clientèle. Depuis la dernière enquête (2001), nous comptons près de 20 nouveaux services de transport. Et les **retours positifs** – déjà nombreux alors – ont été encore plus abondants qu'il y a huit ans. La reprise des affaires induite par l'ouverture du marché n'a donc pas nui à la qualité; bien au contraire!

## EVOLUTION EN CHIFFRES

Durant l'année écoulée, quelque **137'800 courses pour les loisirs** ont été effectuées sur le territoire cantonal, ce qui équivaut à une **augmentation de 22'000 courses par rapport à 2008**. Ce chiffre correspond à 11'500 courses par mois environ, sachant que la progression a été continue, avec une moyenne de plus de 13'000 courses par mois durant le 4<sup>e</sup> trimestre!

La part des déplacements **AI** a représenté 49% des courses (contre 52% en 2008), et le transport de personnes en âge **AVS** a donc passé, pour la première fois, la barre des 50%. La part

Der Anteil der **IV-Fahrten** betrug 49% (Vorjahr 52%); die **AHV-Transporte** haben also erstmals die 50-Prozent-Hürde übersprungen. Der Anteil der **Rollstuhltransporte** lag bei 44% (Vorjahr 46%); Nachdem die **Fussgängerfahrten** im Jahr 2007 erstmals die 50%-Grenze überschritten hatten, hält der steigende Trend auch in diesem Bereich an.

Die Zahl der registrierten **berechtigten Personen** betrug Ende 2009 ca. 4'500, davon rund 1'600 im IV-Alter und 2'900 im AHV-Alter. Man kann jedoch davon ausgehen, dass rund 30% der Berechtigten das Angebot selten oder nie nutzen.

Die durchschnittliche **Fahrtzahl pro berechtigten Benutzer** betrug im IV-Bereich ca. 42 Fahrten (Vorjahr 40), im AHV-Bereich ca. 24 (Vorjahr 23).

Im Durchschnitt aller Fahrberechtigten stieg die Anzahl der Transporte gegenüber dem Vorjahr von 29 auf 30. Diese Zahlen zeigen deutlich, dass nicht von «übertriebener» Benutzung des Angebots die Rede sein kann, sondern im Gegenteil immer noch von einer bescheidenen Mobilität.

Die **Bruttokosten pro Fahrt** betragen im Berichtsjahr Fr. 45.00 (Vorjahr 43.00). Nach **Regionen** belief sich der **Fahrtenaufwand brutto** auf (gerundet):

des **transports de personnes en fauteuil roulant** s'établit à 44% (contre 46% en 2008); après avoir dépassé les 50% pour la première fois en 2007, les **déplacements en véhicule normal (piétons)** confirment eux aussi la tendance généralisée à la hausse.

A fin 2009, on dénombrait quelque 4'500 **ayants droit** enregistrés (1'600 en âge AI et 2'900 en âge AVS), dont on peut déduire que 30% environ des ayants droit n'utilisent l'offre que rarement, voire pas du tout.

En moyenne, chaque **usager actif** en âge AI a commandé près de 42 courses (40 en 2008), et chaque usager actif en âge AVS, 24 (23 en 2008).

Tous ayants droit confondus, le nombre moyen de transports est passé de 29 à 30 d'une année à l'autre. Ces chiffres révèlent non pas un usage «exagéré» de l'offre, mais bien une mobilité restreinte.

En 2009, le **coût brut par course** s'est élevé à 45 francs (2008: 43 francs). Les **frais de course bruts par région** (montants arrondis) se sont élevés à:

● Bern Stadt und Region / Ville et région de Berne	3'920'000.00	Vorjahr / 2008	2'965'000.00
● Biel Seeland / Bienne Seeland	720'000.00		570'000.00
● Emmental-Oberaargau / Emmental-Haute Argovie	260'000.00		230'000.00
● Berner Oberland / Oberland bernois	810'000.00		755'000.00
● Laupen / Konolfingen	400'000.00		435'000.00
● Berner Jura / Jura bernois	50'000.00		45'000.00
Total	6'160'000.00		5'000'000.00

Der **Fahrtenertrag** (Selbstbehalt der Kunden) betrug rund 1'430'000.00. Das sind rund 23% der Brutto-Fahrkosten (Vorjahr 22%) oder 22% der Gesamtkosten (Vorjahr 21%). Die übrigen Kosten werden durch die Subventionen des Kantons gedeckt. Pro Einzelfahrt bezahlt der Fahrgast im Durchschnitt rund Fr. 10.40 (Vorjahr Fr. 9.80).

Der ordentliche **Verwaltungsaufwand** lag im vergangenen Jahr bei ca. Fr. 337'000.00 (Vorjahr Fr. 288'000.00); das entspricht - wie im Vorjahr - rund 5% des Gesamtaufwandes.

Le **revenue des courses** (franchise des clients) s'est élevé à quelque 1 430 000 francs, soit environ 23% des coûts bruts (2008: 22%) ou 22% des coûts totaux (2008: 21%). Le reste des frais a été couvert par les subventions du canton. L'usager paie donc 10 francs 40 en moyenne par simple course (2008: 9 francs 80).

Les **charges administratives** ordinaires se sont élevées à environ 337 000 francs en 2009 (contre 288 000 francs en 2008), ce qui représente – comme l'année précédente – près de 5% des dépenses totales. L'excédent de coûts est avant tout impu-

Mehrkosten gegenüber dem Budget ergaben sich hier v.a. durch zusätzliche Arbeiten im Rahmen der Umsetzung der neuen Informatiklösung «PUMA».

**Pro Fahrt** beträgt der Verwaltungsaufwand Fr. 2.45 (Vorjahr Fr. 2.50).

## UMFRAGE ZUR QUALITÄT DES ANGEBOTS

Erstmals seit dem Jahr 2001 wurde wieder eine grosse Erhebung zur Kundenzufriedenheit durchgeführt. Die Ergebnisse sind durchaus erfreulich.

### Rücklauf

Von rund 2'700 verschickten Fragebogen sind über 54% zurückgekommen, was auf ein grosses Interesse an der Möglichkeit eines Feedbacks schliessen lässt.

### Fahrdienste

Die Gesamtzufriedenheit mit den Leistungen der Fahrdienste ist hoch: Die Beurteilungen liegen meistens zwischen «sehr gut» (54%) und «gut» (40%).

table aux travaux supplémentaires liés à la mise en œuvre du nouveau système de décompte informatique «PUMA».

**Par course**, la charge administrative s'élève à 2 francs 45 (2008: 2 francs 50).

## SONDAGE SUR LA QUALITÉ DE L'OFFRE

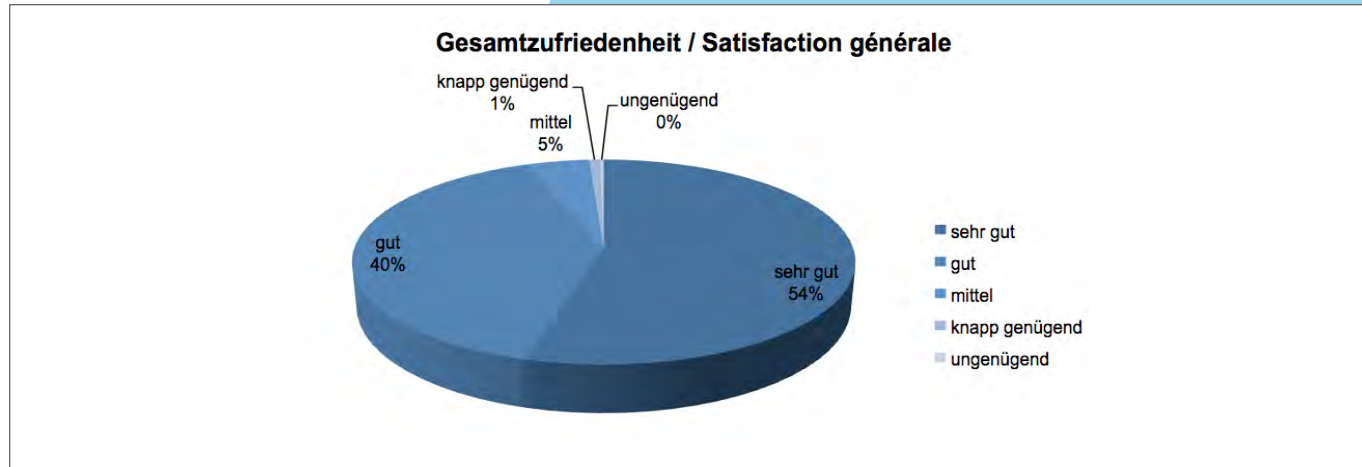
Pour la première fois depuis 2001, un grand sondage visant à évaluer la satisfaction des clients a été mené. Nous ne pouvons que nous féliciter des résultats.

### Taux de retour

Sur les quelque 2'700 questionnaires envoyés, plus de 54% ont été retournés, ce qui prouve que les intéressés souhaitent pouvoir s'exprimer.

### Services de transport

La satisfaction générale à l'égard des prestations fournies par les services de transport est élevée, la plupart des évaluations oscillant entre «très bon» (54%) et «bon» (40%).



Besonders hohe Bewertungen gab es bei den Fragen zum Zustand der Fahrzeuge (97% «sehr gut» oder «gut»), zur freundlichen Bedienung (97%), zur Hilfestellung / Betreuung durch das Fahrpersonal (92%) sowie bei Pünktlichkeit zu Zuverlässigkeit (95%).

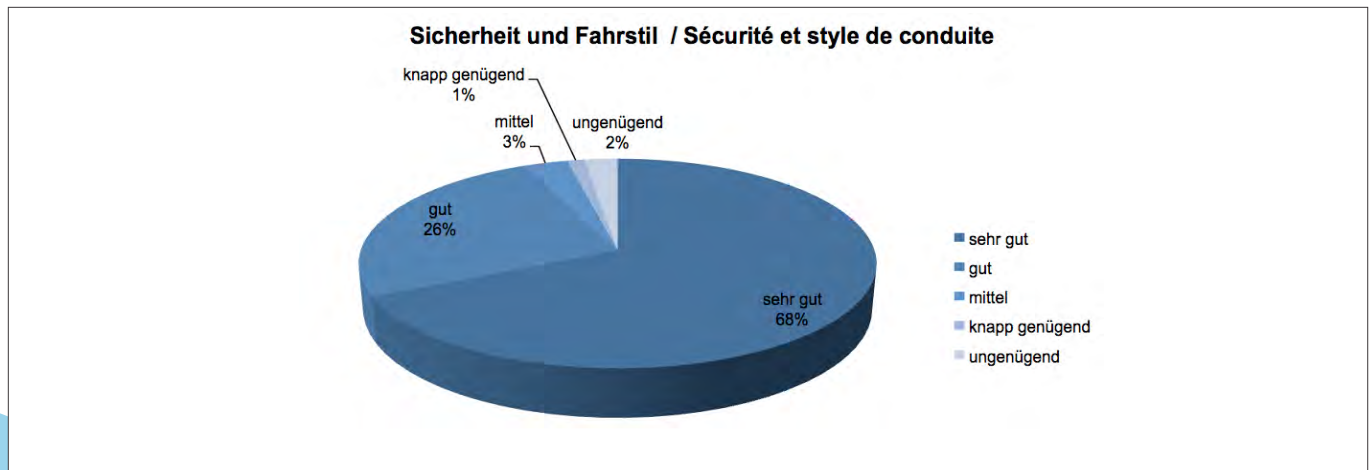
Leicht tiefer sind die Bewertungen im Bereich der Verfügbarkeit (84%). Hier besteht in Zentrumsregionen wie z.B. Bern ein Problem in Stosszeiten, während in ländlichen Regionen die Verfügbarkeit eher an Randzeiten (Abend, Wochenende) zum Thema wird.

L'état général des véhicules a été particulièrement bien évalué (97% de «très bon» ou «bon»), de même que l'amabilité et la serviabilité (97%), l'encadrement et l'aide apportés par le personnel spécialisé (92%) et la ponctualité et la fiabilité (95%).

Avec un taux de 84%, la disponibilité est légèrement en retrait. A cet égard, il y a un problème aux heures de pointe dans les centres urbains (à Berne, par exemple), tandis que, dans les régions rurales, la disponibilité est lacunaire plutôt en dehors de ces heures (en soirée, le week-end).

Besonderes Augenmerk muss immer wieder auf den Aspekt der Sicherheit gelegt werden:

La sécurité, quant à elle, reste une question centrale:



In 98% der Antworten wird der Fahrstil als sicher und rücksichtsvoll bezeichnet. Der Gebrauch der vorhandenen Sicherheitseinrichtungen (Fixationen, Gurte etc.) wird etwas tiefer bewertet: Nur in 80% der Fälle werden diese Vorrichtungen «immer» gebraucht. Das heisst, dass z.B. in gewissen Fällen immer noch ohne Sicherheitsgurt gefahren wird, was aber v.a. im Fussgängerbereich der Fall sein dürfte. Hier besteht sicher noch Handlungsbedarf.

98% des personnes ayant répondu estiment que le style de conduite est sûr et prévenant. Le constat est un peu moins positif en ce qui concerne les dispositifs de sécurité (fixations, ceinture de sécurité, etc.), puisque seulement 80% des clients interrogés répondent que ces dispositifs sont «toujours» utilisés. Il faut donc en déduire que la ceinture de sécurité n'est pas systématiquement bouclée, ce qui semble plus particulièrement être le cas dans les véhicules dits normaux (c'est-à-dire non équipés pour le transport de fauteuils roulants). Des améliorations sont ici nécessaires.

Es wird an dieser Stelle verzichtet, eine «Rangliste» der Fahrdienste zu publizieren, zumal da alle Anbieter im Durchschnitt mindestens ein «gut» erreicht haben. Soviel darf jedoch festgestellt werden: Es sind nicht unbedingt die Betriebe mit bekannten Namen und grosser Tradition, die an der Spitze liegen. Newcomer und kleinere Unternehmen mit hervorragendem Service wissen sich gegenüber den Alteingesessenen durchaus sehr gut zu behaupten.

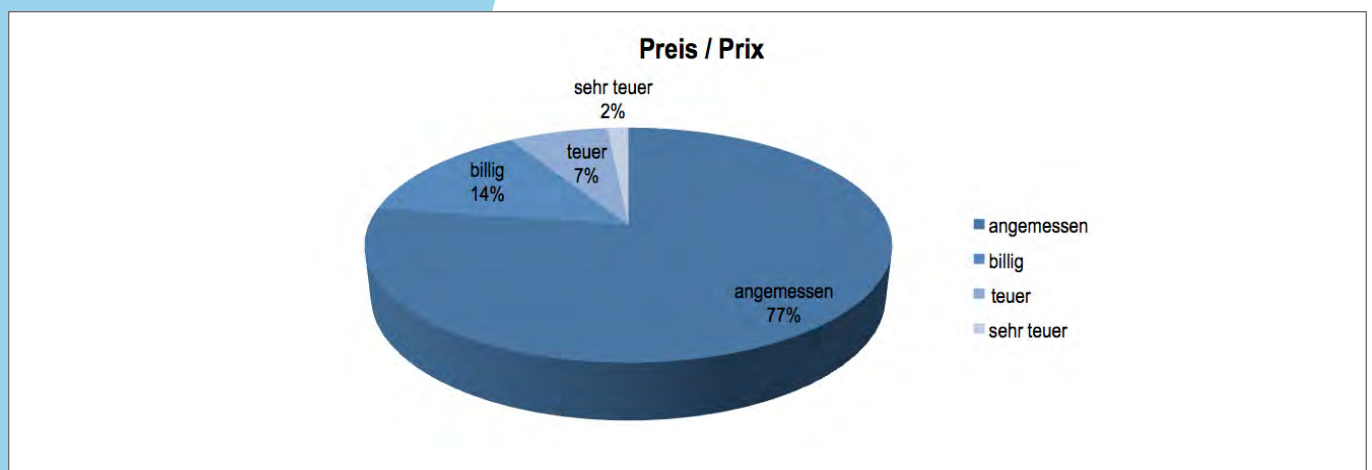
Nous renonçons à publier un «classement» des services de transport, d'autant que les prestataires ont été considérés, en moyenne, comme au minimum «bons». Soulignons néanmoins que ce ne sont pas forcément les entreprises les plus renommées ou les plus anciennes qui sont en tête: les nouveaux venus et les entreprises plus modestes, mais offrant un service de grande qualité, n'ont rien à envier à leurs aînés.

### Preis

Der durch die Fahrgäste zu bezahlende Preis (Selbstbehalt) wird in den meisten Fällen als angemessen beurteilt, obwohl

### Prix de la course

Le prix à payer par les usagers (franchise) est le plus souvent jugé «juste», même si une course faite avec un service de trans-



eine Fahrt mit dem subventionierten Behindertentransport im Vergleich zum öV nach wie vor deutlich teurer zu stehen kommt.

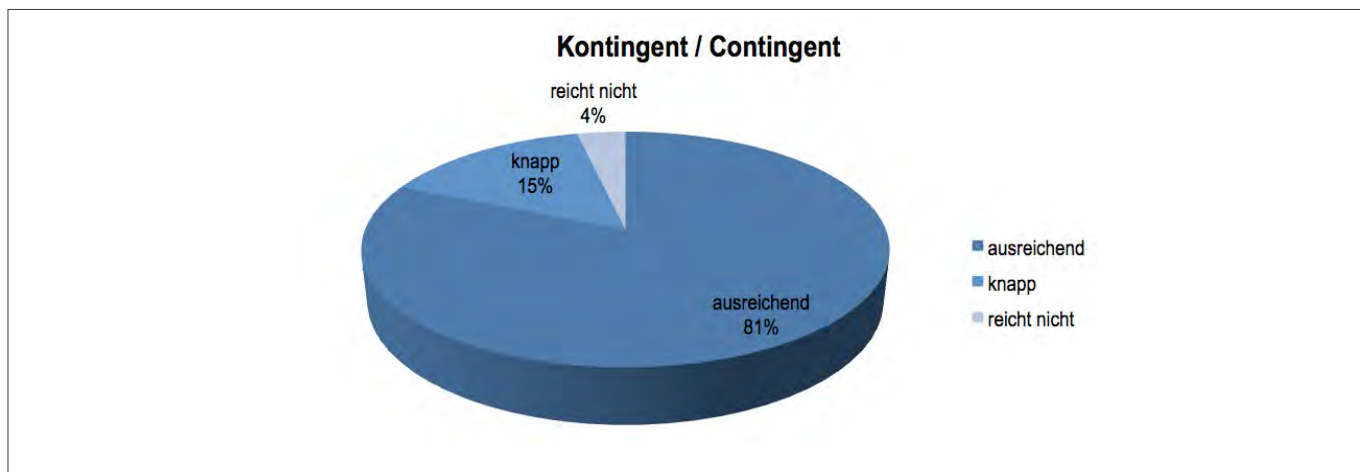
### Kontingent

Für mehr als 80% der Berechtigten reicht das verfügbare Kontingent an Fahrten pro Jahr mehr oder weniger problemlos aus. Nur in 4% der Fälle ist die zugeteilte Anzahl Fahrten überhaupt nicht ausreichend.

port de handicapés subventionné reste nettement plus chère qu'un trajet en transport public.

### Nombre de courses subventionnées (contingent)

Pour plus de 80% des ayants droit, le contingent disponible de courses par année ne pose pour ainsi dire pas de problème. Il est jugé totalement insuffisant dans 4% des cas seulement.



### Administration Stiftung BTB

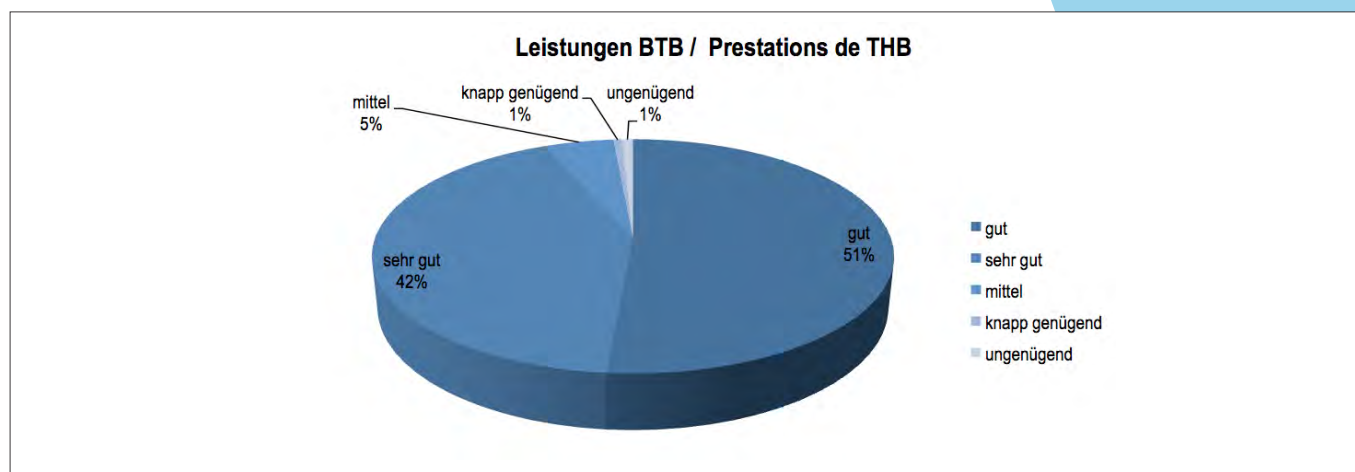
Die Abwicklung von Fahrberechtigungsanträgen, die Behandlung von «Härtefall-Gesuchen», telefonische Auskünfte usw. als typische Aufgabe der BTB-Administration wurden von 93% der Antwortenden als «sehr gut» oder «gut» bezeichnet.

Auch die periodischen Informationen zur Fahrten und Kontingent («Kontoauszüge») auf Papier bzw. Mails erhalten in 94% der Fälle das Prädikat «sehr gut» oder «gut».

### Administration de la Fondation THB

93% des personnes qui ont répondu au questionnaire jugent «bonne» à «très bonne» l'administration de la Fondation THB (traitement des demandes – cartes de légitimation, cas de rigueur – et renseignements téléphoniques, entre autres tâches habituelles).

Les informations périodiques sur les courses et les contingents («extraits de compte» par écrit, etc.) sont considérées, dans 94% des cas, comme «bonnes» ou «très bonnes».



## Vergleich mit der Umfrage des Jahres 2001

Die Fahrdienste erhielten schon im Jahr 2001 von der Kundenschaft ein sehr gutes Zeugnis. In allen Bereichen haben sie sich in der Zwischenzeit trotzdem noch gesteigert. Die Meinungen zum Preis liegen etwa auf dem gleichen Niveau wie 2001.

## Gesamtinterpretation

Die sehr gute Gesamtbewertung und die Steigerung gegenüber der letzten Umfrage zeigen, dass der Einsatz aller Beteiligten in die richtige Richtung zielt.

Besonders hervorzuheben ist in diesem Zusammenhang,

- dass der Übergang zum neuen Administrationssystem (Projekt «PUMA») trotz kleinerer Probleme bei der Umstellung ohne Einbusse bei der Kundenzufriedenheit vollzogen wurde, sondern eher im Gegenteil;
- und dass der seit 2006/2007 offene Markt der Anbieter die Qualität nicht verschlechtert, sondern verbessert hat.

## PROJEKT «PUMA»: UMSETZUNG

Am 1. Januar 2009 wurde das neue System planmässig eingeführt. Grössere Schwierigkeiten waren dabei nicht zu verzeichnen. Die Software funktionierte, und die Fahrdienste machten sich rasch mit den neuen Abläufen vertraut.

Im Sinne des «Fine-tuning» wurden nach den Erfahrungen der ersten Monate noch einzelne Anpassungen am Programm vorgenommen.

Die Geschäftsstelle BTB hatte im Lauf des Jahres einiges an «Beratungsaufwand» zu leisten, um kleinere Probleme bei Fahrgästen oder Transportunternehmen zu regeln.

Zusammenfassend darf festgestellt werden, dass der Übergang zu «PUMA» von allen Beteiligten erfolgreich bewältigt werden konnte.

Die Vorteile durch das neue System lassen sich in einigen Stichworten umreissen:

- Papierlose Abrechnung zwischen Fahrgast und Taxi;
- beschleunigte Rechnungsstellung durch den Fahrdienst an BTB;
- bedienerfreundliche Datenbank mit aussagekräftigen Informationen;
- proaktives Steuerungsorgan für BTB durch rasch verfügbare, konsistente Datengrundlagen.

## Comparaison avec le sondage de 2001

Déjà bien évalués par la clientèle en 2001, les services de transport ont été mieux notés dans tous les domaines, sauf en ce qui concerne les prix, sur lesquels les avis sont restés pour ainsi dire inchangés.

## Interprétation générale

La très bonne évaluation générale et la progression par rapport au sondage précédent démontrent que tous ceux et celles qui s'engagent pour le transport de personnes handicapées sont sur la bonne voie.

A cet égard deux points sont à signaler en particulier:

- Le passage au nouveau système de décompte (projet «PUMA») n'a pas nui à la satisfaction de la clientèle - au contraire! - et ce, malgré les quelques problèmes mineurs rencontrés lors de la mise en œuvre du logiciel.
- L'ouverture du marché des prestataires, intervenue en 2006 / 2007, a entraîné une amélioration de la qualité des prestations.

## PROJET «PUMA»: MISE EN ŒUVRE

Le nouveau système a été introduit comme prévu le 1<sup>er</sup> janvier 2009, sans difficultés majeures. Les services de transport se sont rapidement familiarisés avec le logiciel, lequel a immédiatement été opérationnel.

Quelques réglages finaux ont été apportés au programme à la suite des expériences faites durant les premiers mois d'utilisation.

Au cours de l'exercice sous revue, le secrétariat THB a été fortement sollicité pour résoudre quelques problèmes sans incidence rencontrés par des usagers ou des entreprises de transport.

Le constat est donc positif: le passage à «PUMA» a été bien vécu par toutes les personnes et instances concernées.

Les avantages du nouveau système de décompte sont les suivants:

- Décompte sans papier entre l'utilisateur et le taxi;
- Rapidité de facturation par le service de transport THB;
- Banque de données conviviale contenant les informations déterminantes;
- Organe de direction proactif pour THB grâce à des sources pertinentes et disponibles rapidement.

## BLICK ÜBER DIE KANTONSGRENZEN

Der Zürcher Freiwilligen-Fahrdienst «Tixi», der nicht mit der vom Zürcher Verkehrs-Verbund mit rund 6 Mio. finanzierten Stiftung ProMobil zusammenarbeitet, hatte zur Sicherung seiner Existenz ein Initiative zur Unterstützung von Behindertentransporten eingereicht.

Laut Stellungnahme der Regierung würde die Umsetzung gemäss Initiativtext bedeuten, dass für den Behindertentransport im Kanton Zürich gesamthaft nur noch ca. 1,75 Mio. Franken jährlich zur Verfügung stünden (statt bisher rund 6 Mio.). In seinem Gegenvorschlag stärkt der Regierungsrat das bisherige «bewährte» System, dessen Grundzüge wie folgt aussehen: Die Dachorganisation ProMobil bleibt bestehen; die Steuerung erfolgt weiterhin über Kontingente, Kostendach, Einkommens- und Vermögenslimiten. Es wird ein öV-Tarif mit Zuschlag erhoben.

Interessant sind im Papier des Regierungsrates auch folgende Aspekte: Die Finanzierung soll künftig nicht im Gesetz über den öffentlichen Personenverkehr (PVG) geregelt werden, sondern im Gesetz über Invalideneinrichtungen für erwachsene Personen (IEG). Im Gegensatz zum öV spricht der Regierungsrat vom «ergänzenden, individuellen Behindertentransport». Es wird erklärt, dass der Behindertentransport nicht in die Definition der Grundversorgungs-Merkmale des öV wie z.B. Einwohnerzahl / Verkehrszeiten / Nachfrage passe, da es sich um einen individuellen Transport handle. Die neu zu schaffende Gesetzesgrundlage für die Finanzierung des Behindertentransportes sei auch deshalb im Sozialbereich zu regeln, weil die Finanzierung durch den Zürcher Verkehrsverbund (ZVV) von Anfang an nur als Übergangslösung gedacht war, bis zur Umsetzung des BehiG durch die Anbieter des öV. Der Ausstieg des ZVV ist ab 2014 schrittweise geplant. Als weiteres Argument für die gesetzliche Regelung im Sozialbereich wird genannt, dass auch andere Fahrzwecke wie z.B. Arbeitsfahrten / Therapiefahrten bereits über Gesetze im Sozialbereich (z.B. IV) geregelt seien.

Diese Stellungnahme des Regierungsrates des Kantons Zürich könnte auch für andere Kantone Signalwirkung haben, wenn es darum geht, künftige Struktur- und Finanzierungsmodelle festzulegen.

## TAGESGESCHÄFT

### Transportdienste

Folgende 6 Transportdienste nahmen im Lauf des Jahres

## COUP D'ŒIL HORS DU CANTON

Le service de transport zurichois TIXI, assuré par des bénévoles, n'est pas affilié à la fondation ProMobil, laquelle est financée à hauteur de 6 millions de francs par la communauté de transport de Zurich (Zürcher Verkehrsverbund, ZVV). Pour assurer son existence, TIXI a transmis une initiative en faveur du soutien du transport de handicapés.

Selon la prise de position du gouvernement cantonal, l'acceptation de l'initiative signifierait que l'aide annuelle octroyée au transport de personnes handicapées dans le canton de Zurich passerait des 6 millions de francs actuels à 1,75 million de francs. Dans sa contre-proposition, le Conseil exécutif zurichois prévoit le renforcement système en place, qui a fait ses preuves et dont les traits essentiels sont les suivants: chapeutage par l'organisation faitière ProMobil, ainsi que pilotage via des contingents, un plafond de coûts et des limites de revenu et de fortune. Il propose en outre un tarif de transports publics majoré.

Il convient de relever également les points suivants: le financement ne doit plus être régi par la loi cantonale sur le transport public de personnes (Gesetz über den öffentlichen Personenverkehr [PVG]), mais par la loi zurichoise sur les institutions pour personnes handicapées adultes (Gesetz über Invalideneinrichtungen für erwachsene Personen [IEG]). Plutôt que de transport public, le Conseil d'Etat parle de transport individuel complémentaire pour handicapés. Il explique en effet que le transport de personnes handicapées est un transport individuel et qu'il ne répond donc pas à la définition des caractéristiques inhérentes à la desserte de base des transports publics (p. ex. nombre d'habitants, horaires de circulation, demande). Par conséquent, la base légale à créer pour le financement du transport de personnes handicapées doit, de l'avis de l'exécutif zurichois, être définie au niveau des affaires sociales: le financement par le ZVV devait être une solution transitoire valable jusqu'à la mise en œuvre par les prestataires de transports publics de la loi fédérale sur l'égalité pour les handicapés (LHand). La sortie par étapes du ZVV est d'ailleurs prévue à partir de 2014. Si la loi doit être liée aux affaires sociales, c'est aussi parce que d'autres buts de courses – courses pour le travail, courses à des fins de thérapie, etc. – sont déjà régis par des lois relevant des assurances sociales (p. ex. la LAI).

La prise de position du Conseil exécutif du canton de Zurich pourrait servir de modèle à d'autres cantons dès lors qu'il s'agit de fixer des modèles de structure et de financement.

## AFFAIRES COURRANTES

### Service de transports-handicap

Au cours de l'année sous revue, la Fondation THB a accrédité

2009 den Betrieb für BTB auf: Taxi Beutler, AHT GmbH Behindertentransport & Taxi (beide Region Bern); Taxi Berger, Taxi Bourquard, Taxi Margrit, Behindertentransport «Sole» (alle Region Biel).

Dadurch arbeiteten Ende des Jahres 2009 insgesamt 40 Transportdienste mit BTB zusammen.

### **Organe der Stiftung**

Der Stiftungsrat tagte im Laufe des Jahres 2009 zweimal. Die laufenden Geschäfte wurden an 5 Sitzungen des Ausschusses behandelt. Die Koordination des operativen Geschäfts war Gegenstand von periodischen Besprechungen zwischen Präsidium und Geschäftsleitung.

### **Mutationen**

Nach langjähriger Mitarbeit hat Marcel Schenk im Mai 2009 sein Amt als Stiftungsrat zur Verfügung gestellt. Marcel Schenk hat den Behindertentransport im Kanton Bern von Anfang an aktiv mitgestaltet - von den „VBBT“-Zeiten mit viel Aufbauarbeit bis zur Gründung und Weiterentwicklung der Stiftung BTB. Neben diesem persönlichen Engagement hat Marcel Schenk auch sichergestellt, dass Pro Senectute Kanton Bern ein wichtiger und zuverlässiger Partner für Information, Beratung und Abklärungen von Fahrberechtigungen wurde und immer noch ist. Die Nachfolge als Vertreter der Pro Senectute Kanton Bern übernimmt Daniel Aegerter. Er ist ursprünglich Sozialarbeiter und hat sich im Bereich Erwachsenenbildung spezialisiert. So hat er u.a. bei Pro Senectute Region Bern das Angebot Bildung und Sport aufgebaut. Heute arbeitet er auf der kant. Geschäftsstelle der Pro Senectute.

Im Oktober 2009 gab Muriel Christe Marchand ihren Rücktritt aus dem Stiftungsrat bekannt. Muriel Christe war seit Mai 2002 als Vertreterin des Vereins GAS (Groupement d'action sociale du Jura bernois) im Stiftungsrat. Sie hat wichtige Verbindungen geschaffen zu Kundschaft, Transportdiensten und Beratungsstellen in dieser Region. Gerade der Kontakt mit den Benutzern in der Beratungsstelle der Pro Senectute in Tavannes war für BTB wertvoll und wichtig. Die Nachfolge als Vertreterin des Vereins GAS übernimmt Joanna Geber. Sie hat eine behinderte Tochter und arbeitet seit 9 Jahren bei Procap. Seit 2,5 Jahren ist sie auch im Verein GAS aktiv.

### **Administration**

Das Personal der Kantonalen Geschäftsstelle der Pro Infirmis, das im Auftragsverhältnis die Geschäftsstelle BTB betreut und unterstützt, hatte im Berichtsjahr neben den laufenden Arbeiten besonders mit der Umsetzung des Projekts «PUMA» zu tun.

six services de transport: Taxi Beutler, AHT GmbH Behindertentransport & Taxi (région de Berne); Taxi Berger, Taxi Bourquard, Taxi Margrit, Behindertentransport «Sole» (tous quatre dans la région de Bienne).

A fin 2009, la Fondation THB comptait 40 entreprises partenaires.

### **Organes de la Fondation**

Le Conseil de fondation s'est réuni à deux reprises au cours de l'année 2009. Les affaires courantes ont été traitées par le Comité à l'occasion de cinq séances. Le président et le secrétaire ont par ailleurs organisé des réunions de bureau périodiques afin de coordonner les questions de fonctionnement.

### **Mutations**

En mai 2009, Marcel Schenk a démissionné du Conseil de fondation après une longue collaboration. Présent depuis les débuts, Marcel Schenk a participé à la mise en place du transport de personnes handicapées dans le canton de Berne, de l'ATHB jusqu'à la création et au développement de la Fondation THB. Outre son engagement à titre personnel, Marcel Schenk a veillé à ce que Pro Senectute canton de Berne devienne et reste un partenaire fiable et essentiel dans les domaines de l'information, du conseil et de l'examen en vue de l'octroi de cartes de légitimation. Daniel Aegerter lui succède en tant que représentant de Pro Senectute canton de Berne. Travailleur social de formation, Daniel Aegerter s'est spécialisé dans la formation d'adultes et, dans ce contexte, a mis sur pied les offres de formation et de sport à Pro Senectute région de Berne. Il travaille aujourd'hui au secrétariat cantonal de Pro Senectute.

En octobre 2009, Muriel Christe Marchand a annoncé son départ du Conseil de fondation. Représentante du Groupement d'action sociale du Jura bernois (GAS) au sein du Conseil de fondation depuis mai 2002, Muriel Christe Marchand a lié des contacts essentiels avec la clientèle, les services de transport et les antennes de conseil de cette région. A cet égard, des contacts aussi précieux qu'importants pour la Fondation THB ont été entretenus avec les clients du bureau de Pro Senectute de Tavannes. Joanna Geber succède à Muriel Christe Marchand en qualité de déléguée du GAS. Mère d'une fille handicapée, Joanna Geber travaille à Procap depuis neuf ans et est active depuis deux ans et demi au sein du GAS.

### **Administration**

Le personnel de la direction cantonale de Pro Infirmis, qui gère et soutient le secrétariat de la Fondation THB à la demande de celui-ci, s'est particulièrement occupé de la mise en œuvre du projet «PUMA» en plus des affaires courantes habituelles. Il

Dies war auch im Bürozentrum Rossfeld der Fall, wo man sich auf die neuen Prozesse einzustellen hatte. Unterstützt wurden wir in diesem Bereich von der Firma «nowhow solutions», die den notwendigen, professionellen und zuverlässigen Support sicherstellte.

### **Merci!**

Zuallererst geht ein herzlicher Dank an die Kundinnen und Kunden, welche die manchmal etwas turbulenten Zeiten der Umstellung zumeist mit Verständnis ertrugen und mit ihrem positiven Feedback eine gute Motivation für die künftige Arbeit des BTB-Teams lieferten.

Neben den Transportdiensten, den Stiftungsorganen, der Geschäftsstelle und der Administration erfüllen die Beratungsstellen von Pro Infirmis und Pro Senectute wichtige Aufgaben als Anlaufstelle für die Information und Beratung der Benutzer. Als weitere Partnerorganisationen leisten die Beratungs- und Rehabilitationsstelle für Sehbehinderte und Blinde (BRSB) und insieme (für geistig Behinderte) wie gewohnt wertvolle Dienste.

Die Gesundheits- und Fürsorgedirektion des Kantons Bern (GEF) ist für die Stiftung BTB ein stets kompetenter und verlässlicher Partner.

Auf schweizerischer Ebene bestehen über die Dachorganisation «handi-cab suisse» wichtige Kontakte. In Bereichen wie Sicherheit, Aus- und Weiterbildung, Fahrzeugausrüstung und bei vielen weiteren Fragen besteht ein reger Wissens- und Erfahrungsaustausch mit befreundeten Transportorganisationen.

## **HINWEISE ZUR JAHRESRECHNUNG 2009**

### **BILANZ**

#### **Kurzfristige Verbindlichkeiten**

Bei den „Passiven Rechnungsabgrenzungen“ handelt es sich vor allem um offene Rechnungen von Transportdiensten.

#### **Fonds Investitionen / Sicherheit**

Dieser Fonds dient u.a. dazu, Vertragsnehmer bei der Anschaffung von qualitativ hochstehenden Sicherheitseinrichtungen für die Fahrzeuge zu unterstützen (Rückhaltesysteme für Rollstühle etc.). Ebenso können Aus- und Weiterbildungsmassnahmen für das Fahrpersonal aus dem Fonds finanziert werden.

en a été de même pour la centrale administrative de Rossfeld, où il a fallu se familiariser avec les nouveaux processus. Pour l'assistance technique, nous avons pu compter sur le professionnalisme de l'entreprise «nowhow solutions».

### **Merci!**

Tout d'abord, nous adressons nos vifs remerciements à nos clients et à nos clientes, qui nous ont accompagnés durant cette année parfois turbulente avec compréhension, tout en soutenant et motivant l'équipe de la Fondation THB par leurs encouragements.

En parallèle aux services de transport, aux organes de la Fondation, au secrétariat et à l'administration, les services régionaux de Pro Infirmis et de Pro Senectute effectuent un travail très précieux en tant qu'antenne d'information et de conseil aux usagers. Autres partenaires de la Fondation THB, le service de consultation et de réadaptation pour handicapés de la vue (BRSB) et l'organisation insieme (pour personnes mentalement handicapées) fournissent également des prestations indispensables.

La Direction de la santé publique et de la prévoyance sociale du canton de Berne (SAP) demeure un partenaire fiable et compétent pour la Fondation THB.

Au niveau suisse, nous entretenons de nombreux contacts par l'intermédiaire de l'organisation faïtière «handi-cab suisse». C'est ainsi que des échanges de connaissances et d'expériences ont lieu en permanence avec des services de transport partageant les mêmes préoccupations que nous dans les domaines notamment de la sécurité, de la formation, du perfectionnement et de l'équipement des véhicules.

## **COMMENTAIRES SUR LES COMPTES ANNUELS 2009**

### **BILAN**

#### **Engagements à court terme**

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

#### **Fonds «Investissements / sécurité»**

Ce fonds a notamment pour but de soutenir les partenaires contractuels lors de l'acquisition de nouveaux équipements de sécurité de haute qualité pour les véhicules (dispositifs d'assurance des fauteuils roulants, etc.). Il permet également de financer les mesures de formation et de perfectionnement des chauffeurs.

## Fonds «Härtefälle»

Dieser Fonds wurde im Jahr 2004 neu geschaffen und dient dazu, Härtefälle bei Benutzern abzufedern. Auf Gesuch werden zusätzliche Transporte („Kontingente“) gewährt; die durch diese Fahrten entstehenden Kosten können aus dem Fonds gedeckt werden.

Im Jahr 2009 wurden für rund 200 Gesuchsteller ca. 6'800 zusätzliche Fahrten bewilligt, was einem durch die Stiftung zu finanzierenden Nettobetrag von ca. 240'000 Franken entspricht.

## Ausgleichsfonds

Der Behindertentransport im Freizeitbereich zeichnet sich durch schwierige Steuerbarkeit aus. In den letzten Jahren mussten wiederholt Tarifierungen vorgenommen werden, um das Budget einhalten zu können. Das Problem dabei ist, dass sich das Fahrverhalten nie voraussagen lässt. Ein erhöhter Preis führt z.B. normalerweise zu einem Rückgang der Fahrtzahlen. Ob dieser wirklich stattfindet, wann und in welchem Ausmass, hängt von vielen Faktoren ab. 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.

Der Verlust des Jahres 2009 von rund 88'000 Franken kann durch den Ausgleichsfonds gedeckt werden.

## ERFOLGSRECHNUNG

### Subventionen des Kantons

Die ordentlichen Subventionen im Rahmen des Leistungsauftrages der GEF an die Stiftung BTB betragen für das Jahr 2009 Fr. 4,734 Mio. – gegenüber 4,61 Mio. im Jahr 2008.

### Personalaufwand

Dieser Bereich umfasst den Aufwand für die Geschäftsstelle BTB, die Buchhaltung sowie die Administrationszentrale im Rossfeld (Datenbankverwaltung, Produktion der Fahrberechtigungsbescheinigung usw.).

### Sachaufwand

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

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

Créé en 2004, ce fonds est destiné à aider les usagers en situation difficile. Sur demande dûment motivée, la Fondation THB peut accorder des courses supplémentaires («contingents»); les coûts occasionnés par ces courses additionnelles sont couverts par ce fonds.

En 2009, quelque 6 800 courses supplémentaires ont été autorisées pour 200 demandeurs environ, ce qui correspond à un montant net de près de 240 000 francs, à financer par la Fondation.

## Fonds de compensation

Dans le domaine des loisirs, le transport des personnes handicapées est particulièrement difficile à gérer. Au cours des dernières années, il a fallu procéder à plusieurs adaptations tarifaires afin de rester dans le budget défini. Or le comportement des usagers ne peut être anticipé. Normalement, une hausse des prix engendre un recul du nombre de courses ; cependant, les facteurs qui déterminent si ce recul aura vraiment lieu, à quel moment et dans quelle mesure, sont aussi nombreux que variés. Aussi, pour que la Fondation THB puisse garantir une certaine constance dans sa politique des contingents et des tarifs, le fonds de compensation fait-il office de «réserve de fluctuation». Les «bénéficiaires» peuvent être affectés à ce fonds et les déficits, couverts par ce dernier.

La perte de quelque 88 000 francs enregistrée en 2009 peut être couverte par le fonds de compensation.

## COMPTE DE RÉSULTAT

### Subventions du canton

Les subventions ordinaires prévues par le contrat de prestations conclu entre la SAP et la Fondation THB se sont élevées, pour 2009, à 4,734 millions de francs, contre 4,61 millions en 2008.

### Charges de personnel

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

### Charges de fonctionnement

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



Tel. 031 327 17 17  
Fax 031 327 17 38  
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 2009 abgeschlossene Geschäftsjahr geprüft.

Für die Jahresrechnung ist der Stiftungsrat verantwortlich, während unsere Aufgabe darin besteht, diese 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 beim geprüften Unternehmen 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, Statuten und der Stiftungsurkunde entspricht.

Bern, 24. März 2010

BDO AG

Thomas Stutz

Leitender Revisor  
Zugelassener Revisionsexperte

i.V. Andrea Roth

**Beilagen**

Jahresrechnung

## Bilanz

<b>Aktiven</b>	<b>31.12.2009</b>	<b>31.12.2008</b>
	<b>CHF</b>	<b>CHF</b>
<b>Umlaufvermögen</b>		
Flüssige Mittel	1'810'862.09	2'081'627.66
Andere Forderungen	28'697.24	5'172.00
	<b>1'839'559.33</b>	<b>2'086'799.66</b>
<b>Total Aktiven</b>	<b>1'839'559.33</b>	<b>2'086'799.66</b>
<b>Passiven</b>	<b>31.12.2009</b>	<b>31.12.2008</b>
	<b>CHF</b>	<b>CHF</b>
<b>Fremdkapital</b>		
<b>Kurzfristige Verbindlichkeiten</b>		
Passive Rechnungsabgrenzungen	551'259.40	461'296.00
	<b>551'259.40</b>	<b>461'296.00</b>
	<b>551'259.40</b>	<b>461'296.00</b>
<b>Eigenkapital</b>		
<b>Stiftungskapital</b>		
Stand 01.01. / 31.12.	761'040.10	761'040.10
<b>Fonds Investitionen/Sicherheit</b>		
Stand 01.01.	34'267.30	34'434.30
Abnahme	-8'720.00	-167.00
Stand 31.12.	<b>25'547.30</b>	<b>34'267.30</b>
<b>Fonds "Härfefälle"</b>		
Stand 01.01.	107'842.40	527'842.40
Abnahme	-57'842.40	-220'000.00
Zuweisung Gewinn/Verlust Vorjahr	250'000.00	-200'000.00
Stand 31.12.	<b>300'000.00</b>	<b>107'842.40</b>
<b>Ausgleichsfonds</b>		
Stand 01.01.	166'474.69	107'348.07
Abnahme	-182'157.60	0.00
Zuweisung Gewinn Vorjahr	305'879.17	59'126.62
Stand 31.12.	<b>290'196.26</b>	<b>166'474.69</b>
<b>Verlust / Gewinn</b>	<b>-88'483.73</b>	<b>555'879.17</b>
	<b>1'288'299.93</b>	<b>1'625'503.66</b>
<b>Total Passiven</b>	<b>1'839'559.33</b>	<b>2'086'799.66</b>

## Betriebsrechnung

	2009	2008
	CHF	CHF
<b>Betriebsertrag</b>		
Fahrtenertrag/Selbstbehalt	1'428'569.85	1'128'472.35
Subventionen Kanton	4'734'894.00	4'610'000.00
Zinsertrag	10'837.72	14'777.12
	<b>6'174'301.57</b>	<b>5'753'249.47</b>
<b>Betriebsaufwand</b>		
Fahrtenaufwand brutto	6'165'725.65	5'012'179.10
Personalaufwand	280'622.05	255'971.20
Sachaufwand	56'437.60	32'793.60
	<b>6'502'785.30</b>	<b>5'300'943.90</b>
<b>Betriebsergebnis</b>	<b>-328'483.73</b>	<b>452'305.57</b>
Projekt "Puma"	0.00	-116'426.40
Entnahme Fonds "Härtefälle"	57'842.40	220'000.00
Entnahme Ausgleichsfonds	182'157.60	0.00
<b>Jahresergebnis</b>	<b>-88'483.73</b>	<b>555'879.17</b>

## Betriebsrechnung Fonds

	2009	2008
	CHF	CHF
<b>Fondsergebnis</b>		
Entnahmen Investitionen/Sicherheit	-8'720.00	-167.00
Einlagen / Entnahme "Härtefälle"	192'157.60	-420'000.00
Einlagen Ausgleichsfonds	123'721.57	59'126.62
<b>Zu-/Abnahme Fonds</b>	<b>307'159.17</b>	<b>-361'040.38</b>

# 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 Betagten-transportdienste (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 (Schul- und Arbeitsfahrten werden durch die IV direkt finanziert).

Die Stiftung wahrt - zusammen mit Partnerorganisationen - die Interessen Behinderter bei Verkehrsfragen auf allen Ebenen, insbesondere aber im Bereich Nahverkehr.

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 Fahrberechtigungs- ausweis.

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 im Bereich Beratung sind die Beratungs- und Rehabilitationsstelle für Sehbehinderte und Blinde (BRSB) 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 sehr gute **Zusammenarbeit mit dem Kanton** (Gesundheits- und Fürsorgedirektion des Kantons Bern, GEF) ist einer der Hauptgründe für die Verbesserungen, die im Behindertentransport in den vergangenen Jahren erzielt werden konnten. 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 per 1. Januar 2008 um weitere 3 Jahre verlängert wurde.

## 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

## DIE STIFTUNG UND IHR ANGEBOT IN ZAHLEN (BUDGET 2010):

<b>Anzahl Personen mit Fahrberechtigung</b> im Kanton Bern:	4'500
davon im AHV-Alter:	2'900
davon im IV-Alter	1'600
<b>Fahrtanzahlen</b> (Freizeit) pro Jahr im Kanton:	140'000
davon AHV	70'000
davon IV	70'000
<b>Finanzierung:</b>	
«Selbstbehalt» (Anteil Fahrgast)	Fr. 1'400'000.00
Subventionen Kanton Bern	Fr. 4'734'000.00
Subventionen BSV (ab 2005 gestrichen)	Fr. 00.00
<b>Durchschnittskosten pro Fahrt:</b>	
brutto (Gesamtdurchschnitt):	Fr. 46.00
<b>Zugelassene Fahrdienste</b> (ganzer Kanton):	40

**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.

## AUSBLICK

Mit dem Wegfall der IV-Subventionen ab dem Jahr 2005 waren tiefgreifende Veränderungen verbunden. Erfreulicherweise wurde im Herbst 2007 das Budget für den Behindertentransport im Kanton Bern durch den Grossen Rat um 2 Millionen Franken jährlich erhöht, so dass sich die finanzielle Situation etwas entspannte. Langfristig ist jedoch das Problem der Finanzierung nach wie vor nicht gelöst.

Mit der zunehmend behindertengerechten Gestaltung des öffentlichen Verkehrs dürfte sich zwar mittelfristig eine gewisse Entlastung des Behindertentransportes ergeben. Es wird jedoch immer Personen geben, die auch vom gemäss Behinderten-Gleichstellungsgesetz ausgebauten öV nicht profitieren werden, zum Beispiel weil sie gar nicht erst zu einer Haltestelle gelangen können. Nicht zuletzt wird auch die demographische Entwicklung ein weiteres Wachstum an

mobilitätsbehinderten Menschen mit sich bringen.

## STIFTUNGSRAT

Laubenberger, Andreas: *Präsident*

Senn, Heinz: *Vizepräsident*

Caccivio, Caroline / Gerber, Joanna / Hofer, Margareta /  
 Aegerter, Daniel / Frey, Jörg / Leupi, Robert / Riva, Bruno /  
 Stadelmann Josef / Vonderach, Martin

## GESCHÄFTSLEITUNG

Dr. Ronald Liechti