

## JAHRESBERICHT 2010

### VORWORT DES PRÄSIDENTEN

Im Vorwort des letztjährigen Jahresberichtes sah ich mich gezwungen einschneidende Steuerungsmassnahmen anzukündigen für den Fall, dass die Fahrten weiterhin sehr stark ansteigen würden. «Es sei denn, es liessen sich mehr Subventionen erhältlich machen», womit angesichts der finanzpolitischen Lage des Kantons nicht zu rechnen sei, schrieb ich weiter.

Die Fahrten nahmen 2010 tatsächlich in gewaltigem Ausmass zu, nämlich um fast 20'000. So kamen wir nicht darum herum, eine Steuerungsmassnahme zu ergreifen. Doch war diese keineswegs einschneidend. Denn womit realistischerweise nicht zu rechnen war, trat ein: Der Kanton, sprich die GEF, gewährte uns massiv mehr Subventionen. So konnten wir uns mit einer moderaten Erhöhung des von den Fahrgästen zu bezahlenden Selbstbehaltes per Mitte Jahr begnügen.

Die Subventionen werden jedoch immer knapp sein und bei Defiziten, die durch zu viele Fahrten entstehen, können wir nicht selbstverständlich mit mehr Geld rechnen. Deshalb ist es wichtig den Anstieg an Freizeitfahrten im Griff zu behalten, d.h. den zur Verfügung stehenden Subventionen anzupassen. So unternehmen unser Geschäftsführer und sein Team seit Jahren grosse Anstrengungen dahingehend, jede Fahrt der richtigen Finanzierungsquelle zuzuweisen, sei es der IV, sei es den Ergänzungsleistungen, einer anderen Versicherung, sei es einer Krankenkasse oder einer sonstigen Kasse. Wir haben diesfalls zwar nicht mehr Geld zur Verfügung, aber das vorhandene reicht für mehr echte Freizeitfahrten. Davon wiederum profitieren einerseits die Fahrberechtigten. Sie können das Kontingent an Freizeitfahrten für wirklich solche einsetzen und anderweitig notwendige Fahrten, wie Arbeits- oder medizinisch bedingte Fahrten, können sie billiger ausführen, da diese ohne oder mit kleinerem Selbstbehalt belastet sind. Andererseits profitieren auch die Fahrdienste, weil sie so gesamthaft ein grösseres Fahrtenvolumen ausführen können. Diese Bemühungen von BTB sind aufwändig, aber auch erfolgreich. Erfreulicherweise unterstützt mit EasyCab nun auch ein Fahrdienst diese Bemühungen, indem er selber Kunden aktiv berät bei der Suche nach der zuständigen Zahlstelle.

## RAPPORT ANNUEL 2010

### AVANT-PROPOS DU PRESIDENT

En avant-propos au dernier rapport annuel, j'annonçais que des mesures draconiennes seraient nécessaires si le nombre de courses continuait de prendre l'ascenseur, et ajoutais: «à moins que nous ne 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».

Or le nombre de courses a en effet enregistré une forte croissance de 20'000 en 2010, ce qui nous a contraints à intervenir. La mesure mise en œuvre n'a toutefois pas été aussi draconienne que redouté, car ce que nous n'osions espérer est arrivé: le canton – c'est-à-dire la SAP – a sensiblement relevé ses subventions. Il nous a donc été possible de limiter les dégâts en n'imposant, au milieu de l'année, qu'une hausse modérée de la franchise à la charge des usagers.

Les subventions demeurent cependant tout juste suffisantes et nous ne pouvons simplement compter sur davantage de fonds en cas de déficit engendré par une augmentation du nombre des courses. Il importe donc de maîtriser la hausse du nombre de courses pour les loisirs, autrement dit d'adapter le volume de celles-ci aux subventions à notre disposition. À cet égard, notre secrétaire et son équipe n'ont cessé, depuis de nombreuses années, de veiller à ce que chaque course soit financée par la bonne instance, qu'il s'agisse de l'AI, des PC, d'une autre assurance, d'une caisse-maladie ou de toute autre source. Si, pour ce faire, nous n'avons pas plus de moyens qu'avant, ceux-ci suffisent néanmoins pour prendre en charge davantage de courses véritablement consacrées aux loisirs. Ce sont, d'une part, les ayants droit qui en profitent: ils peuvent utiliser le contingent de courses pour les loisirs précisément pour les loisirs, et effectuer les autres trajets nécessaires – pour le travail, se rendre chez le médecin, etc. – à moindre prix, puisque ceux-ci ne sont pas – ou guère – grevés d'une franchise. En profitent aussi, d'autre part, les services de transport, étant donné qu'ils peuvent ainsi effectuer un nombre global de courses plus important. La Fondation THB a dû consacrer beaucoup de temps et de ressources pour en arriver là, mais le jeu en vaut la chandelle. Des efforts qui, nous nous en réjouissons, sont soutenus par le service de transport EasyCab, qui conseille activement les clients dans leur recherche de l'instance de paiement compétente.

Wir von BTB werden uns weiterhin bemühen, mit den vorhandenen Mitteln das Optimum für unsere Fahrberechtigten herauszuholen.

Herzlich



Andreas Laubenberger,  
Präsident der Stiftung BTB

## 2010: (FAST) UNGEBREMSTES WACHSTUM

Der Behindertentransport im Kanton Bern könnte in diesen Zeiten schon beinahe als Opfer des eigenen Erfolgs bezeichnet werden. Das Jahr 2009 war geprägt durch gute Qualität der Fahrdienste (vgl. die Ergebnisse der Umfrage im letzten Jahresbericht) – aber auch durch rasantes Wachstum. Im Berichtsjahr 2010 ging es im gleichen Stil weiter. Mehr noch: Hätte man Mitte Jahr nicht die «Notbremse» gezogen, wäre die Steigerung der Fahrtenzahlen gegenüber dem Vorjahr noch viel dramatischer ausgefallen. Bis im Juni waren 80'000 Fahrten zu verzeichnen. Finanziell drohte ein Desaster, betrug doch der operative Verlust im ersten Halbjahr bereits 420'000 Franken.

Schon früh wurde die Situation mit der Gesundheits- und Fürsorgedirektion des Kantons Bern (GEF) erörtert. So konnte man sich im Mai darauf einigen, dass einerseits die Stiftung BTB eine Tarifanpassung per 1. Juli vornimmt, andererseits der Kanton mit einer Sonderzahlung von 500'000 Franken Unterstützung leistet.

Nur dank diesen beiden Massnahmen konnte der Verlust Ende Jahr mit rund 50'000 Franken in einem verkraftbaren Rahmen gehalten werden.

Es wird aber auch einmal mehr deutlich, dass der Mobilitätsbedarf nach wie vor gross ist – und dass er infolge der demographischen Entwicklung noch weiter steigen dürfte.

Eine interessante Beobachtung konnte im 4. Quartal gemacht werden. Entgegen dem allgemeinen Trend nach mehr AHV- und Fussgängerfahrten waren gegen Ende Jahr plötzlich aussergewöhnlich viele IV- bzw. Rollstuhltransporte zu verzeichnen. Was war passiert? Durch den frühen Wintereinbruch mussten viele Rollstuhlfahrer, die sonst mehrheitlich den öV benutzen, auf den Behindertenfahrdienst zurückgreifen. Dies führte zwar zu schon fast beängstigend hohen Fahrtenzahlen, zeigt aber andererseits die erfreuliche Tatsache, dass diese Fahrgäste bei einigemmassen normalen Wetterbedingungen vom mittlerweile sehr behindertenfreundlichen Angebot des öffentlichen Verkehrs Gebrauch machen – und den Behindertentransport nur bestellen, wenn es wirklich nicht anders geht.

La Fondation THB s'engage à continuer à exploiter les moyens à sa disposition de manière optimale en faveur de ses ayants droit.

Cordialement



Andreas Laubenberger  
Président de la Fondation THB

## 2010: UNE CROISSANCE (PRESQUE) EFFRÉNÉE

Le transport de personnes handicapées dans le canton de Berne pourrait déjà être considéré comme étant victime de son succès. L'année 2009 s'est distinguée à la fois par la bonne qualité des services de transport (voir les résultats du sondage dans le dernier rapport annuel) et par une croissance effrénée. 2010 a continué sur cette lancée. Et si nous n'avions pas tiré la sonnette d'alarme en milieu d'année, la hausse du nombre de courses par rapport à l'exercice précédent aurait été encore bien plus spectaculaire. 80'000 courses ont été enregistrées de janvier à juin. Avec une perte opérationnelle de 420'000 francs pour le premier semestre, nous avons frôlé la catastrophe financière.

La situation a été débattue en amont avec la Direction de la santé publique et de la prévoyance sociale du canton de Berne (SAP). Et c'est ainsi que, en mai, nous sommes tombés d'accord sur la solution suivante: d'un côté, la Fondation THB procéderait à une adaptation tarifaire au 1<sup>er</sup> juillet et, de l'autre, le canton verserait un montant spécial de 500'000 francs.

Ces deux mesures ont permis de maintenir la perte en fin d'année dans un cadre acceptable, soit quelque 50'000 francs.

Cependant, il est une fois de plus évident que le besoin de mobilité reste important et qu'il va sans doute continuer de croître dans le sillage de l'évolution démographique.

Au cours du 4<sup>e</sup> trimestre, nous avons constaté que, contrairement à la tendance générale à la hausse des courses AVS et piétons, le nombre de déplacements AI et de ceux des personnes en fauteuil roulant a subitement augmenté. Pourquoi? Parce que, en raison de l'arrivée précoce de l'hiver, de nombreux usagers en fauteuil roulant qui utilisent d'habitude plutôt les transports publics ont eu recours aux services de transport pour personnes handicapées. Si la hausse du nombre de trajets qui s'en est suivie a été assez effrayante, elle a néanmoins démontré que, lors de conditions météorologiques normales, ces usagers recouraient à l'offre des transports publics, devenue très accessible aux personnes handicapées, et qu'ils ne faisaient appel à un service de transports-handicap qu'en cas de force majeure.

## ENTWICKLUNG IN ZAHLEN

Im Jahr 2010 wurden kantonsweit rund **157'200 Freizeitfahrten** durchgeführt, **beinahe 20'000 mehr als im Vorjahr**. Pro Monat waren es im Durchschnitt rund 13'100 Fahrten; in den Spitzen-Monaten wurden gar 14'500 Fahrten erreicht. Nach dem Tarifaufschlag vom 1. Juli beruhigte sich die Lage etwas, doch das 4. Quartal war erneut durch hohe Umsätze geprägt. Allerdings ist ein Teil des Wachstums gegen Ende Jahr auf das sehr schlechte Wetter (früher Wintereinbruch mit Schnee und Eis) zurückzuführen.

Der Anteil der **IV-Fahrten** betrug 45% (Vorjahr 49%); die **AHV-Transporte** haben also erneut deutlich zugelegt. Der Anteil der Rollstuhltransporte lag bei 42% (Vorjahr 44%). Nachdem die **Fussgängerfahrten** im Jahr 2007 erstmals die 50%-Grenze überschritten hatten, hält der steigende Trend auch in diesem Bereich weiter an.

Die Zahl der registrierten **berechtigten Personen** betrug Ende 2010 ca. 5'500, davon rund 1'800 (32%) im IV-Alter und 3'700 (68%) im AHV-Alter. Rund 3'700 Personen haben das Angebot im Berichtsjahr mindestens einmal genutzt; d.h. ein Drittel der Berechtigten braucht den Fahrdienst seltener oder gar nie.

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

Im Durchschnitt aller Fahrberechtigten sank die Anzahl der Transporte pro Person gegenüber dem Vorjahr von 30 auf 29. Das entspricht etwas mehr als einer Retourfahrt pro Monat.

Die **Bruttokosten pro Fahrt** betragen im Berichtsjahr Fr. 44.00 (Vorjahr 45.00). Durch das Wachstum im AHV-Bereich werden mehr (billigere) Fussgängerfahrten gebucht. Ob die neue Tarifabelle durch die stärkere Progression zu einem Rückgang der teuren Langfahrten führen wird, kann noch nicht beurteilt werden.

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

## EVOLUTION EN CHIFFRES

Durant l'année écoulée, quelque **157'200 courses pour les loisirs** ont été effectuées sur le territoire cantonal, ce qui équivaut à une **augmentation de près de 20'000 courses par rapport à 2009**. Ce chiffre correspond à une moyenne de 13'100 courses par mois, avec des pics à 14'500. Après l'accalmie consécutive à l'ajustement des tarifs intervenu le 1<sup>er</sup> juillet, le volume des déplacements est reparti à la hausse au cours du 4<sup>e</sup> trimestre, sachant que cette croissance est en partie imputable au très mauvais temps (arrivée précoce et abrupte de l'hiver accompagnée de neige et de verglas).

La part des déplacements **AI** a représenté 45% des courses (contre 49% en 2009), et le transport de personnes en âge **AVS** s'inscrit une nouvelle fois en nette augmentation. La part des **transports de personnes en fauteuil roulant** s'établit à 42% (contre 44% en 2009). Après avoir dépassé la barre des 50% pour la première fois en 2007, les **déplacements en véhicule normal (piétons)** ont poursuivi leur progression.

À fin 2010, on dénombrait quelque 5'500 **ayants droit** enregistrés (1'800 [32%] en âge AI et 3'700 [68%] en âge AVS). Environ 3'700 personnes ont utilisé l'offre au moins une fois au cours de l'exercice sous revue; autrement dit, un tiers 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 40 courses (42 en 2009), et chaque **usager actif** en âge AVS, quelque 23 courses (24 en 2009).

Tous ayants droit confondus, le nombre moyen de trajets par personne est passé de 30 à 29 d'une année à l'autre, ce qui correspond à un peu plus d'un aller-retour par mois.

En 2010, le **coût brut par course** s'est élevé à 44 francs (2009: 45 francs). La croissance dans le domaine AVS a induit une augmentation des courses «piétons» (moins chères). Nous ne pouvons pas encore dire si le nouveau barème tarifaire entraînera un recul des courses longues, devenues plus chères.

Les **frais de course bruts par région** (montants arrondis) se sont élevés à:

● Bern Stadt und Region / Ville et région de Berne	4'540'000.00	Vorjahr / 2009 3'920'000.00
● Biel Seeland / Bienne Seeland	920'000.00	720'000.00
● Emmental-Oberaargau / Emmental-Haute Argovie	270'000.00	260'000.00
● Berner Oberland / Oberland bernois	890'000.00	810'000.00
● Laupen / Konolfingen	360'000.00	400'000.00
● Berner Jura / Jura bernois	50'000.00	50'000.00
Total	7'030'000.00	6'160'000.00

**Marktanteile:** Die Fahrdienste der Region Bern haben einen Marktanteil von 65% (Umsatz); bei den Fahrten sind es gar 70%. Dabei ist zu berücksichtigen, dass die Abgrenzung zwischen den Regionen zunehmend schwierig wird, da viele Fahrdienste auch in benachbarten Regionen Transporte durchführen. Trotzdem zeigt sich ein Trend zu immer mehr Fahrten in der Stadt und Region Bern. Während in anderen Bereichen oft von den «Zentrumslasten» gesprochen wird, welche die Stadt (zugunsten der Landgebiete) zu tragen habe, so ist es beim Behindertentransport für einmal umgekehrt: Der Löwenanteil der Mittel fliesst ins Zentrum.

Umsatzmässig hat EasyCab im Verlauf des Jahres zu Betax aufgeschlossen (Ende Jahr je rund 20% Marktanteil). Die nächst grössten Fahrdienste sind Bären Taxi mit 12% und Nova Taxi mit 10%.

Der **Fahrtenertrag** (Selbstbehalt der Kunden) betrug rund 1'820'000.--. Das sind 26% der Brutto-Fahrkosten (Vorjahr 23%) oder 25% der Gesamtkosten (Vorjahr 22%). Durch den Tarifaufschlag Mitte Jahr wird der Anteil der Kundschaft allerdings auf rund 29% der Bruttokosten steigen. Die übrigen Kosten werden durch die Subventionen des Kantons gedeckt. Pro Einzelfahrt bezahlte der Fahrgast im Durchschnitt rund Fr. 11.60 (Vorjahr 10.40).

Der ordentliche **Verwaltungsaufwand** lag im vergangenen Jahr bei ca. Fr. 344'000.-- (Vorjahr 337'000.--); das entspricht rund 4,6% des Gesamtaufwandes (Vorjahr 5,2). Die Steigerung gegenüber dem Budget und dem Vorjahreswert erklärt sich einerseits durch zusätzlichen Aufwand für EDV (z.B. Statistik), andererseits durch höheren Arbeitsanfall bei Beratungsstellen und der Geschäftsstelle BTB. Insbesondere die Abklärungen bei Personen mit Kontingentsüberschreitungen schlagen hier zu Buche, aber auch Arbeiten zur Sicherstellung der Subsidiarität (z.B. Finanzierung von Fahrten über EL statt über BTB).

**Pro Fahrt** betrug der Verwaltungsaufwand Fr. 2.19 (Vorjahr 2.45).

## TRENDS - CHANCEN UND GEFAHREN

### Immer mehr AHV-Fahrten

Früher war der Anteil der IV-Fahrten deutlich höher als derjenige der AHV-Fahrten. In den 90-er-Jahren z.B. betrug der IV-Anteil rund 2/3. Seither hat sich dieses Verhältnis kontinuierlich zugunsten des AHV-Bereichs verschoben. Parallel dazu steigt auch der Anteil der Fussgänger- gegenüber den Rollstuhltransporten. Die demographische Entwicklung dürfte dazu beitragen, dass die Schere AHV-IV weiter auseinandergeht. Die Grafik zeigt die Entwicklung seit dem Jahr 1999:

**Parts de marché:** Les services de transport de la région de Berne ont enregistré une part de marché (chiffre d'affaires) de 65%; sur le plan des courses, cette part atteint même 70%. À cet égard, il faut savoir qu'il est de plus en plus difficile d'opérer une distinction nette entre les régions, étant donné que plusieurs services de transport se déplacent également dans les régions voisines. Quoi qu'il en soit, on observe une tendance à la hausse en ville et en région de Berne. Alors que, dans d'autres domaines, on évoque souvent la «charge du centre», c'est-à-dire la charge que la ville doit assumer en faveur des régions périphériques, la situation est pour une fois inversée en ce qui concerne le transport de personnes handicapées. En effet, la plupart des trajets s'effectuent vers le centre.

En termes de chiffre d'affaires, EasyCab a rattrapé Betax (l'une et l'autre affichant une part de marché de 20%). Suivent les services de transport Bären Taxi (12%) et Nova Taxi (10%).

Le **revenu des courses** (franchise des clients) s'est élevé à quelque 1'820'000 francs, soit 26% des coûts bruts (2009: 23%) ou 25% des coûts totaux (2009: 22%). La part assumée par les clients passera à 29% environ des coûts bruts à la suite de la hausse tarifaire du 1<sup>er</sup> juillet 2010. Le reste des frais a été couvert par les subventions du canton. L'usager paie donc 11 francs 60 en moyenne par simple course (2009: 10 francs 40).

Les **charges administratives** ordinaires se sont élevées à environ 344'000 francs en 2010 (contre 337'000 francs en 2009), ce qui représente près de 4,6% des dépenses totales (2009: 5,2%). La variation par rapport au budget et à la valeur de 2009 s'explique par le surcroît de dépenses informatiques (p. ex. statistiques), d'une part, et par le travail supplémentaire des services régionaux et du secrétariat THB. Ce sont en particulier les investigations nécessaires pour les personnes qui avaient dépassé le contingent qui ont pesé lourd dans la balance, ainsi que les travaux nécessaires pour garantir la subsidiarité (p. ex. financement des courses par les PC plutôt que par THB).

**Par course**, la charge administrative s'élève à 2 francs 19 (2009: 2 francs 45).

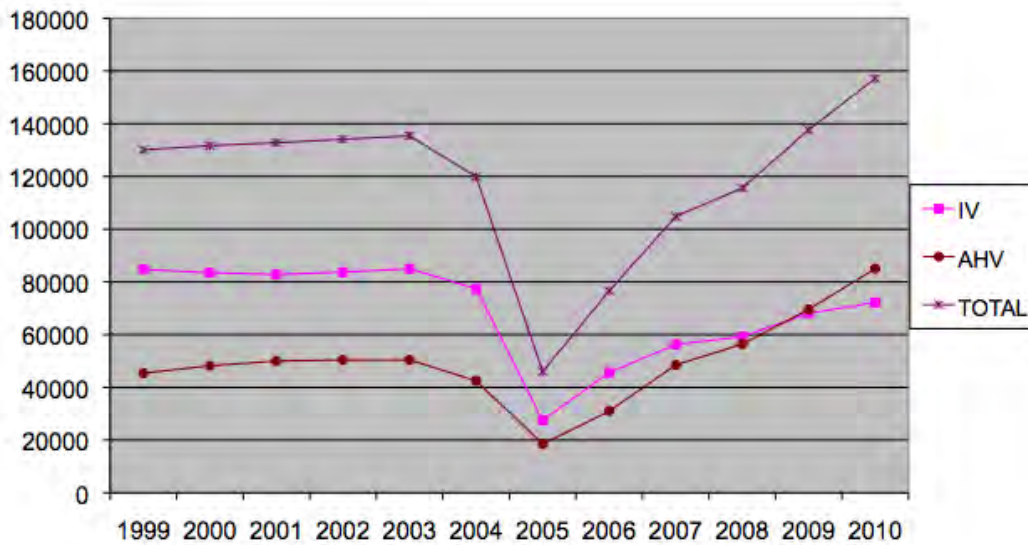
## TENDANCES: LES RISQUES ET LES CHANCES

### Progression continue des courses AVS

Auparavant, la part des courses AI était nettement supérieure à celle des déplacements AVS. Alors que les trajets AI représentaient encore les 2/3 dans les années 1990, la proportion s'est progressivement inversée au profit du secteur AVS. Parallèlement, la part des courses pour piétons s'est affirmée face à celles pour personnes en fauteuil roulant. Cet écart devrait se creuser encore sous l'effet de l'évolution démographique. Le graphique ci-dessous présente l'évolution observée depuis 1999.

Fahrtzahlen IV / AHV / Total von 1999 bis 2010:

Nombre des courses AI / AVS / total de 1999 à 2010:

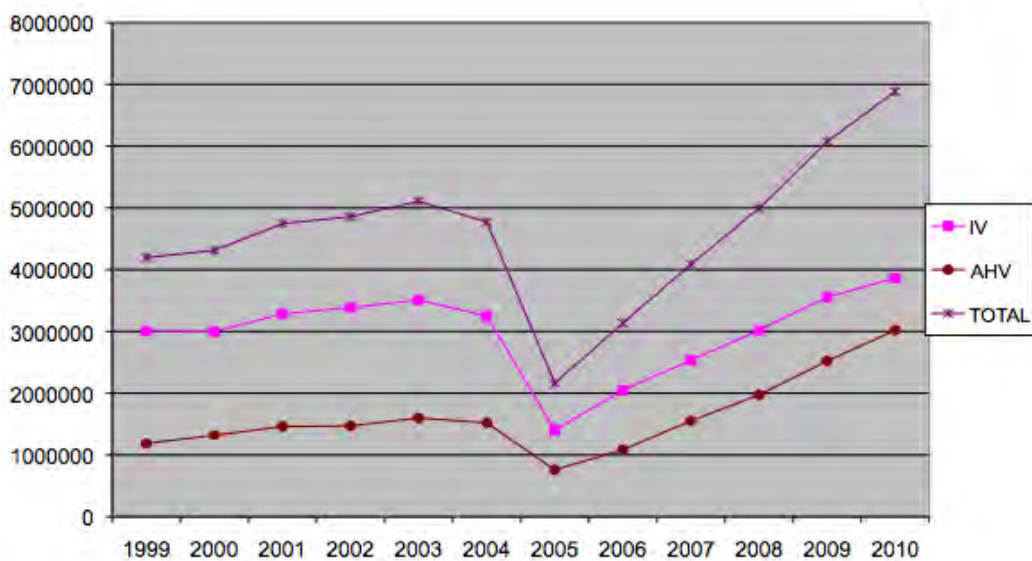


Seit dem Ausstieg der IV aus der Subventionierung von Behindertentransporten im Jahr 2005 ist ein genereller Anstieg der **Fahrtzahlen** zu verzeichnen. Im Jahr 2009 waren erstmals mehr AHV- als IV-Fahrten zu registrieren.

Depuis que l'AI ne subventionne plus le transport de personnes handicapées (2005), on observe une hausse générale du **nombre des courses**. Pour la première fois en 2009, le nombre des trajets AVS a été supérieur à celui des déplacements AI.

Kosten IV / AHV / Total von 1999 bis 2010:

Coûtes AI / AVS / total de 1999 à 2010:



Bei den **Kosten** liegt der IV-Bereich immer noch höher, da der Anteil der Rollstuhltransporte hier grösser ist und weil IV-Fahrgäste in der Regel längere Fahrten benötigen. Jedoch ist auch kostenseitig der AHV-Bereich am Aufholen.

Das stetige Wachstum im AHV-Bereich ist im Prinzip die Folge einer eigentlich **erfreulichen** Entwicklung: Immer mehr ältere Personen leben so lange wie möglich selbständig zuhause; der Eintritt in ein Heim wird erst ins Auge gefasst, wenn es gar nicht mehr anders geht. Dadurch kann die öffentliche Hand erhebliche Kosten im institutionellen Bereich einsparen. Das ist allerdings nur möglich, wenn flankierende Dienstleistungen wie Spitex und Transportdienste vorhanden sind.

Auf der anderen Seite besteht beim Behindertentransport zunehmend die **Gefahr**, dass er zum «Betagtentransport» wird und dass der IV-Bereich durch die demographische Entwicklung an die Wand gedrückt wird.

Die Problematik ist auch beim Kanton bekannt. Es ist vorgesehen, im Jahr 2011 Lösungen für die Finanzierung des AHV-Bereichs zu erarbeiten und den Leistungsvertrag an die Stiftung BTB entsprechend anzupassen, z.B. indem das Budget für AHV-Fahrten beim Kanton separat geführt wird, so dass ein weiteres Wachstum in diesem Bereich den Anteil der IV-Kundschaft nicht mehr belastet.

## Wohnen auf dem Land

Der Trend zum eigenständigen Wohnen existiert auch bei jüngeren Fahrgästen: Menschen mit Behinderung, die früher in einer Institution lebten, ziehen in eine eigene Wohnung und versuchen die Idee vom **selbstbestimmten Leben** umzusetzen. Auch das ist für die Betroffenen eine erfreuliche Sache. Der Nachteil für den Behindertentransport: Oft befindet sich die Wohnung, welche man sich leisten kann, auf dem Land. Dadurch ergeben sich viele teure Transporte in die Stadt, da ein Teil der Freizeit nach wie vor im Zentrum stattfindet und sich auch die Infrastruktur für medizinische Betreuung usw. in der Regel auf das Stadtgebiet konzentriert.

Ähnlich problematisch für die Mobilität ist es, wenn Behinderteninstitutionen aufs Land ziehen bzw. dort Aussenstellen errichten, so z.B. durch die Umfunktionierung des Spitals Grosshöchstetten in ein Behindertenheim: Dessen Bewohner sind in der Regel in vielen Bereichen (Freizeit, Kultur, medizinische Betreuung) ebenfalls nach Bern orientiert. Das hat viele **teure Transporte** zur Folge.

Les **coûts** afférents au domaine de l'AI restent plus élevés parce que la part des transports de personnes en fauteuil roulant y est la plus importante et parce que les usagers en âge AI ont en général besoin de courses plus longues. Relevons toutefois que les coûts liés au domaine de l'AVS gagnent du terrain.

Sur le fond, la croissance ininterrompue constatée dans le domaine de l'AVS est due à une évolution **favorable**. En effet, toujours plus de personnes âgées vivent à leur domicile le plus longtemps possible, l'entrée dans un home n'étant envisagé qu'en ultime recours. Les pouvoirs publics économisent donc des sommes considérables dans le secteur institutionnel. Or cela n'est possible que s'il existe des prestations de services d'accompagnement telles que les soins à domicile (Spitex) et les services de transport.

Il n'en reste pas moins que le transport de handicapés **court le risque** de devenir un «transport de personnes âgées», et que le domaine de l'AI pourrait être pénalisé du fait de l'évolution démographique.

Ce problème est connu du canton aussi. Il est dès lors prévu d'élaborer, en 2011, des solutions de financement du domaine de l'AVS et d'adapter en conséquence le contrat de prestations conclu avec la Fondation THB. Le canton pourrait par exemple tenir un budget séparé pour les courses AVS, si bien qu'une croissance supplémentaire ne grèverait plus la part consacrée à la clientèle AI.

## Vivre à la campagne

La tendance à vivre seul est aussi une réalité chez les usagers plus jeunes : les personnes souffrant d'un handicap qui, auparavant, vivaient en institution s'installent dans leur propre appartement dans l'idée d'y vivre une **existence autonome**. Ce qui est une bonne chose. L'inconvénient pour le transport-handicap, c'est que ces logements se trouvent souvent à la campagne, où les prix sont abordables. Il faut donc effectuer de nombreux trajets coûteux vers la ville, puisqu'une partie des loisirs se passent dans le centre et que les infrastructures, médicales ou autres, se trouvent en général en milieu urbain.

Le même problème se pose lorsque des institutions pour personnes handicapées se transfèrent à la campagne ou y ouvrent des antennes. Ce fut notamment le cas lors de la transformation de l'hôpital de Grosshöchstetten en home pour personnes handicapées : ses résidents étant généralement tournés vers Berne pour de nombreuses activités de la vie (loisirs, culture, suivi médical, etc.), de nombreux **transports coûteux** en sont la conséquence.

## NEUER LEISTUNGSVERTRAG DES KANTONS

Im Herbst konnten mit der GEF die Bedingungen für den neuen Leistungsvertrag ausgehandelt werden. Es gibt keinen mehrjährigen Rahmenvertrag mehr, sondern es werden, wie bei den durch die GEF subventionierten Institutionen üblich, jeweils Jahresverträge abgeschlossen.

Für das Jahr 2011 wurde Folgendes vereinbart: Die 500'000 Franken, welche im Jahr 2010 als Sonderzahlung gewährt wurden, stehen auch im Jahr 2011 wieder zur Verfügung. Um das stetige Wachstum bewältigen können, gibt es zusätzlich eine Erhöhung von 300'000 Franken sowie einen Beitrag an die Teuerung, dessen Höhe Ende Jahr noch nicht feststand.

Der Gesundheits- und Fürsorgedirektion des Kantons Bern und den Mitarbeiter/innen dieser Direktion gilt ein besonderer Dank für die immer sehr konstruktive Zusammenarbeit und das Verständnis für die Belange der Mobilität von Menschen mit Behinderung!

## BLICK ÜBER DIE KANTONSGRENZEN

Seit das BSV sich als Folge der 4. IV-Revision Ende 2004 aus der Subventionierung der Behindertentransportorganisationen zurückgezogen hat, fehlt die koordinierende Kraft zwischen den einzelnen Akteuren im ganzen Land. Salopp formuliert: Jeder wurstelt allein vor sich hin. Eine Ausnahme besteht allenfalls in der langjährigen informellen Zusammenarbeit zwischen den Stiftungen ProMobil (Zürich) und BTB (Bern). So übernahm z.B. der Zürcher Verkehrsverbund im Jahr 2000 mit Gründung von ProMobil in weiten Teilen das «Berner Modell»; auf der anderen Seite leistete die Zürcher Stiftung Unterstützung für Bern bei der Einführung einer Informatiklösung, welche die Kontingentierung der Fahrten ermöglichte (2004). Seit Jahren ist den beiden Stiftungen gemeinsam, dass sie als «Steuerungsorganisationen» einen ganzen Kanton betreuen und dabei konsequent auf die Zusammenarbeit mit einer Vielzahl von professionellen Anbietern setzen.

Anders die Situation z.B. in **Basel**: Seit 1999 gibt es in den beiden Halbkantonen Basel-Stadt und Basel-Landschaft lediglich einen privaten Anbieter (33-er Taxi AG Basel), welcher damals als Sieger aus einer Submission hervorgegangen war.

Im Jahr 2010 beauftragte die zuständige «Koordinationsstelle Fahrten für Behinderte beider Basel» (KBB) den BTB-Geschäftsleiter, ein Konzept auszuarbeiten für einen Transportdienst mit mehreren Anbietern, ähnlich dem Zürcher und Berner Modell. Für die mobilitätsbehinderte Kundschaft sollte ein deutlicher Mehrwert geschaffen werden, insbesondere in den Bereichen:

## NOUVEAU CONTRACT DE PRESTATIONS AVEC LE CANTON

En automne 2010, les conditions d'un nouveau contrat de prestations ont été négociées avec la SAP. Il n'y a plus de contrat-cadre pluriannuel, mais des contrats conclus chaque année, comme c'est l'usage dans les institutions subventionnées par la SAP.

Voici ce qui a été convenu pour 2011: les 500'000 francs alloués en 2010 à titre de versement spécial sont reconduits en 2011. S'y ajoutent, pour faire face à la croissance continue, une augmentation de 300'000 francs ainsi qu'une contribution au renchérissement – dont le montant n'était pas encore défini à la fin de l'exercice précédent.

Nous souhaitons ici adresser nos vifs remerciements à la SAP et à son personnel pour leur collaboration toujours très constructive et la compréhension dont ils font preuve pour la mobilité des personnes souffrant d'un handicap.

## COUP D'ŒIL PAR-DELA LES FRONTIERES CANTONALES

Depuis que l'OFAS s'est retirée, fin 2004, du subventionnement des organisations de transport-handicap à la suite de la 4<sup>e</sup> révision de l'AI, il manque un organe de coordination central pour les différents acteurs du pays. En bref: chacun se débrouille comme il peut. La collaboration informelle qui existe de longue date entre les fondations ProMobil (ZH) et THB (BE) constitue une exception. C'est ainsi que la communauté de transports zurichoise (Zürcher Verkehrsverbund) a créé ProMobil en s'inspirant largement du «modèle bernois», tandis que la fondation zurichoise nous a assistés lors de l'introduction d'une solution informatique permettant de contingenter les courses (2004). Depuis des années, les deux organisations ont ceci en commun qu'elles «pilotent» chacune un canton entier et que, dans ce contexte, elles collaborent étroitement avec une multitude de prestataires professionnels.

La situation est différente à **Bâle**, par exemple, où il n'existe depuis 1999 qu'un seul prestataire privé (33-er Taxi AG Basel) pour les deux demi-cantons (BS et BL); ce prestataire avait à l'époque remporté un appel d'offres.

En 2010, la «Koordinationsstelle Fahrten für Behinderte beider Basel» (KBB, service de coordination des transports de personnes handicapées pour les deux Bâle) a chargé le secrétaire de la Fondation THB d'élaborer un concept de service de transport englobant plusieurs prestataires analogue aux modèles zurichois et bernois. Il s'agissait de créer une plus-value évidente pour la clientèle à mobilité réduite, en particulier dans les domaines suivants:

- Möglichkeit der Auswahl unter mehreren Anbietern
- Steigerung der Qualität der Transportdienste durch Wettbewerb
- Verbesserung der Verfügbarkeit
- Senkung der Bruttokosten pro Fahrt
- Erhöhung des Gesamtvolumens an «Freizeitfahrten»

Die Beispiele in den Kantonen Zürich und Bern überzeugten die Basler davon, dass ein solches Modell in der Praxis gut funktioniert (Zürich: 150 Anbieter, 260'000 Fahrten jährlich, 10 Mio. Umsatz. Bern: 40 Anbieter, 160'000 Fahrten, 7,5 Mio. Umsatz).

Das Konzept lag per Ende 2010 vor. Es orientiert sich stark an der Berner Lösung:

- Professionelle Fahrdienste (keine «Freiwilligentransporte» mit unbezahltem Fahrpersonal)
- Steuerung über Kontingentierung der Fahrten (bisher über die begrenzte Kapazität des Fahrdienstes); ergänzt durch Härtefallregelung
- Ermittlung des Kundentarifs über einen bestimmten Anteil am Taxameterbetrag (bisher Zonensystem analog öV)
- Möglichkeit der Bestellung von «Spontanfahrten» (bisher fast ausschliesslich Vorbestellung)

Im Jahr 2011 sollen die Umsetzungsarbeiten erledigt werden, so dass mit dem neuen Modell am 1. Januar 2012 gestartet werden kann. Dabei ist auch vorgesehen, die durch BTB entwickelte Software «PUMA» (mit Anpassungen an die Basler Bedürfnisse) einzusetzen.

Neben Basel hat sich auch der Kanton **Luzern** am Berner Beispiel orientiert: Seit einigen Jahren schon ist man dort an der Entwicklung von konzeptionellen Grundlagen. Dabei konnte in letzter Zeit auch der Kanton Bern (GEF, BTB) einige Impulse liefern, so dass nun eine Lösung vorliegt, die in Luzern zuweilen auch das «Berner Modell» genannt wird. Der Zeitpunkt der Umsetzung ist noch offen.

- Possibilité de choisir parmi plusieurs prestataires
- Amélioration de la qualité des services de transport par le jeu de la concurrence
- Amélioration de la disponibilité
- Baisse des coûts bruts par course
- Relèvement du volume global de «courses pour les loisirs»

Les exemples relevés dans les cantons de Zurich et de Berne ont convaincu les Bâlois du bon fonctionnement d'un tel modèle (Zurich: 150 prestataires, 260'000 courses par an, 10 millions de francs de chiffre d'affaires. Berne: 40 prestataires, 160'000 courses par an, 7,5 millions de francs de chiffre d'affaires).

Présenté fin 2010, le concept s'inspire très largement de la solution bernoise:

- Services de transport professionnels (pas de transports «volontaires» par du personnel non rémunéré)
- Pilotage par des quotas de courses (auparavant limité par la faible capacité du service de transport); en sus: réglementation pour les cas de rigueur
- Détermination du tarif clients en fonction d'une part fixe au montant inscrit au taximètre (auparavant: système de zones analogue à celui des transports publics)
- Possibilité de commander des courses «spontanées» (auparavant: presque exclusivement sur commande préalable)

Les travaux de mise en œuvre devraient être terminés en 2011 de sorte que tout soit prêt pour le 1<sup>er</sup> janvier 2012. Il est également prévu d'implémenter le logiciel «PUMA» (adapté aux besoins de Bâle).

**Lucerne** s'est également basé sur l'exemple bernois: ce canton développe depuis quelques années déjà les bases d'un modèle. Le canton de Berne (SAP, THB) a pu lui donner quelques impulsions pour mettre au point une solution parfois aussi appelée «modèle bernois» à Lucerne. La date de la mise en œuvre n'a pas encore été fixée.

## TAGESGESCHÄFT

### Transportdienste

Neue Vertragspartner: Folgende Transportdienste nahmen im Lauf des Jahres 2010 den Betrieb für BTB auf: Taxi moskito Laederach und Taxi Carnat (beide Region Biel-Seeland). Leider verstarb der lange Jahre für BTB tätige Taxi-Unternehmer Ulrich Wenger aus Rüscheegg im Frühjahr 2010. Ende des Jahres 2010 waren somit insgesamt 40 Transportdienste für die BTB-Kundschaft unterwegs.

Betax: Im Mai wurde an der Betax-GV die alte Verwaltung abgesetzt. Die Reaktion auf diesen (wie es in den Medien hiess) «Putsch» fiel beim damaligen Geschäftsleiter derart heftig aus, dass er von der neuen Verwaltung die fristlose Kündigung erhielt. An einer ausserordentlichen GV im August wurde der neue Geschäftsleiter J. Stampfli vorgestellt. Er hat es geschafft, in den ersten Monaten seines Mandats Ruhe in den Betrieb zu bringen und die Kommunikation nach aussen zu verbessern. Ob die neue Betax-Führung den Turnaround auch strukturell und finanziell schafft, wird die nähere Zukunft zeigen.

### Organe der Stiftung

Der Stiftungsrat tagte im Laufe des Jahres 2010 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.

### Stiftungsrat - Erneuerungswahlen

An der Sitzung des Stiftungsrates vom 6. Mai 2010 stand eine Gesamterneuerungswahl an. Sämtliche Mitglieder des Stiftungsrates stellten sich weiterhin zur Verfügung und wurden für die Amtsperiode bis 2014 bestätigt.

### Personelles Geschäftsstelle

Auf der Geschäftsstelle gab es Ende Jahr einen Wechsel: Die langjährig für BTB tätige Pro Infirmis-Mitarbeiterin Franziska Schenk hat auf Ende Jahr ihre Stelle gekündigt, um eine neue Aufgabe zu übernehmen. Sie hielt die Fäden im BTB-Büro immer souverän in der Hand. Mit einem herzlichen Dankeschön und den besten Wünschen für die Zukunft wurde Franziska Schenk Ende Jahr verabschiedet.

Als Nachfolgerin per 1. Januar 2011 konnte Frau Silvana Turhan verpflichtet werden. Weiter sind - wie bisher - Ruth Ackermann (Administration) und Martin Aegerter (Buchhaltung) für BTB im Einsatz.

### Administration

«PUMA»: Der erste Jahreswechsel (Januar 2010) mit der neuen Software verlief problemlos. Im Verlauf des Berichtsjahres konnten noch einige kleinere Anpassungen am System vorgenommen werden. Der Betrieb verlief im übrigen reibungslos.

## AFFAIRES COURRANTES

### Service de transports-handicap

Nouveaux partenaires contractuels: Au cours de l'année sous revue, la Fondation THB a accrédité les services de transport suivants: Taxi moskito Laederach et Taxi Carnat (tous deux dans la région Bienne-Seeland). Nous avons dû déplorer, début 2010, le décès de l'entrepreneur de taxi M. Ulrich Wenger, de Rüscheegg, actif depuis de longues années pour la Fondation. À la fin de l'année, 40 services de transport se chargeaient de la clientèle THB.

Betax: Lors de l'assemblée générale de Betax, en mai 2010, l'administration en place a été dissoute. La réaction de l'ancien directeur à ce que les médias ont appelé un «putch» a été si violente qu'il a été licencié avec effet immédiat par la nouvelle administration. Le nouveau président, M. Jürg Stampfli, a été présenté lors d'une assemblée générale extraordinaire qui s'est tenue en août. Au cours de ses premiers mois de mandat, celui-ci est parvenu à ramener le calme dans l'entreprise et à améliorer la communication vers l'extérieur. Le proche avenir nous dira si la nouvelle direction de Betax sera en mesure d'assumer – structurellement et financièrement – ce changement de cap.

### Organes de la Fondation

Le Conseil de fondation s'est réuni à deux reprises au cours de l'année 2010. Les affaires courantes ont été traitées par le Comité à l'occasion de quatre séances. Le président et le secrétaire ont par ailleurs organisé des réunions de bureau périodiques afin de coordonner les questions de fonctionnement.

### Conseil de fondation - Renouvellement de mandats

Une élection destinée au renouvellement des mandats a eu lieu lors de la séance du Conseil de fondation du 6 mai 2010. Tous les membres du Conseil de fondation se sont représentés et ont été reconduits dans leurs fonctions jusqu'en 2014.

### Secrétariat - Personnel

Un changement a eu lieu au sein du secrétariat vers la fin de l'année: Mme Franziska Schenk, collaboratrice Pro Infirmis active pour la Fondation THB durant de longues années, a donné son congé à fin 2010 pour se lancer dans une nouvelle activité. Mme Schenk a toujours tenu les rênes du bureau THB avec doigté et professionnalisme. Elle nous a quittés accompagnée de nos sincères remerciements et de nos meilleurs vœux pour l'avenir.

Mme Silvana Turhan lui a succédé le 1<sup>er</sup> janvier 2011. Fidèles au poste, Mme Ruth Ackermann (administration) et M. Martin Aegerter (comptabilité) demeurent au sein de la Fondation THB.

### Administration

PROJET «PUMA»: Le nouveau logiciel a franchi son premier passage de l'an (janvier 2010) sans heurts. Au cours de l'exercice sous

Fahrtenkontingente: Da viele Fahrgäste ihr Kontingent nicht im Griff hatten, musste eine Limite eingeführt werden. Seit 1. Juli 2010 kann das Konto nur noch um max. 32 Fahrten überzogen werden. Überzählige Fahrten werden von den Anbietern direkt an die betroffenen Fahrgäste kostendeckend verrechnet. Das führte zu einigen Umtrieben bei allen Beteiligten. Insbesondere die Geschäftsstelle hatte zeitweise alle Hände voll zu tun. Unterstützung erhielt BTB dabei u.a. von Beratungsstellen (Abklärungsaufträge) und zunehmend auch von Transportdiensten. Positiv ist allerdings zu vermerken, dass nun viele Kunden ihr Kontingent besser im Auge behalten. Zudem wird in den meisten Fällen abgeklärt, ob eine alternative Finanzierung von Fahrten möglich ist (v.a. über EL).

### **Schweiz. Verband der Behindertentransportdienste «handi-cab suisse»**

An der GV vom 24.06.2010 wurden die Schwerpunkte des Verbandes wie folgt bekräftigt: Durchführung von Fahrkursen für alle, die im Transport von behinderten Personen tätig sind (in den letzten drei Jahren wurden rund 180 Personen geschult); Teilnahme an Vernehmlassungen; Unterstützung für Mitglieder oder allgemein am Behindertentransport Interessierte, z.B. in technischen, rechtlichen und organisatorischen Fragen; Kontakte zum ASTRA betreffend Weiterentwicklung von Sicherheitsvorrichtungen in den Fahrzeugen.

### **Dank**

Allen, die im Jahr 2010 erneut zum guten Gelingen der BTB-Aktivitäten beigetragen haben, sei an dieser Stelle herzlich gedankt. Es freut uns, wenn wir auch weiterhin auf Sie zählen können.

## **WUSSTEN SIE SCHON, DASS...**

... seit der Gründung der Stiftung Behindertentransport Kanton Bern (Ende 1997) rund 1,5 Millionen Fahrten für Menschen mit Mobilitätsbehinderungen im ganzen Kanton geleistet wurden?

## **HINWEISE ZUR JAHRESRECHNUNG 2010**

### **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.

revue, des petites adaptations ont encore été apportées au système. Pour le reste, aucun problème n'est à signaler.

Quotas de courses: Nombre d'usagers ne maîtrisaient pas la gestion de leur quota de courses; il a donc fallu imposer une limite. Ainsi, depuis le 1<sup>er</sup> juillet 2010, le dépassement autorisé est de 32 courses au maximum. Les courses en sus sont facturées par les prestataires à leur coût effectif directement aux usagers concernés. Il s'en est suivi une certaine agitation. Le secrétariat, en particulier, a eu fort à faire par moments. Dans ce contexte, la Fondation THB a bénéficié de l'assistance des services régionaux (mandats d'instruction) et, de plus en plus, des services de transport eux-mêmes. Le positif dans tout cela, c'est que de nombreux clients savent maintenant comment gérer leur quota de courses. En plus, une instruction permet dans la plupart des cas de déterminer si un financement alternatif des courses est possible (p. ex. via les PC).

### **Association suisse des services de transport handicap «handi-cab-suisse»**

Lors de l'assemblée générale du 24 juin 2010, les priorités de l'association faitière «handi-cab suisse» ont été confirmées comme suit: cours de conduite pour tous ceux et toutes celles qui travaillent dans le transport de personnes handicapées (formation d'environ 180 personnes au cours des trois dernières années); participation à des manifestations; assistance aux membres et à toute personne ou instance intéressée par le transport-handicap, notamment dans les questions de droit ou d'organisation; contacts avec l'OFROU pour le développement des prescriptions de sécurité dans les véhicules.

### **Merci!**

A toutes celles et tous ceux qui ont contribué au bon fonctionnement de la Fondation THB, nous adressons nos vifs remerciements. Nous sommes heureux de pouvoir compter sur vous.

## **LE SAVIEZ-VOUS?**

Depuis la création, fin 1997, de la Fondation transports-handicap du canton de Berne (THB), près de 1,5 million de courses ont été effectuées dans tout le canton pour des personnes à mobilité réduite.

## **COMMENTAIRES SUR LES COMPTES ANNUELS 2010**

### **BILAN**

#### **Engagements à court terme**

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

## 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 2010 wurden für rund 200 Gesuchsteller ca. 6'500 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 immer wieder Tarifierpassungen 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 Fahrtenzahlen. 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 2010 von rund 47'000 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 2010 Fr. 4,770 Mio. – gegenüber 4,734 Mio. im Jahr 2009. Dazu kommt für das Berichtsjahr eine Sonderzahlung von 0,5 Mio.

### Personalaufwand

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

### Sachaufwand

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

## 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 (systèmes d'assurance des fauteuils roulants, etc.). Il permet également de financer les mesures de formation et de perfectionnement des chauffeurs.

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

Créé en 2004, ce fonds est destiné à aider les usagers présentant des cas «pénibles».

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 2010, quelque 6'500 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 des adaptations tarifaires répétées afin de rester dans les limites du budget. 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 «bénéfices» peuvent être affectés à ce fonds et les déficits, couverts par ce dernier.

La perte de quelque 47'000 francs enregistrée en 2010 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 2010, à 4,770 millions de francs, contre 4,734 millions pour 2009.

### Charges de personnel

Ce poste regroupe les dépenses liées au secrétariat, 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 08  
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 2010 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 und der Stiftungsurkunde entspricht.

Bern, 29. März 2011

BDO AG

Thomas Stutz

Leitender Revisor

Zugelassener Revisionsexperte

Jakob Burkhard

Zugelassener Revisionsexperte

**Beilagen**

Jahresrechnung

## Bilanz

<b>Aktiven</b>	31.12.2010	31.12.2009
	CHF	CHF
<b>Umlaufvermögen</b>		
Flüssige Mittel	1'562'255.51	1'810'862.09
Andere Forderungen	5'038.01	28'697.24
	<b>1'567'293.52</b>	<b>1'839'559.33</b>
<b>Total Aktiven</b>	<b>1'567'293.52</b>	<b>1'839'559.33</b>
<b>Passiven</b>	31.12.2010	31.12.2009
	CHF	CHF
<b>Fremdkapital</b>		
<b>Kurzfristige Verbindlichkeiten</b>		
Passive Rechnungsabgrenzungen	572'603.85	551'259.40
	<b>572'603.85</b>	<b>551'259.40</b>
	<b>572'603.85</b>	<b>551'259.40</b>
<b>Eigenkapital</b>		
<b>Stiftungskapital</b>		
Stand 01.01. / 31.12.	<b>761'040.10</b>	<b>761'040.10</b>
<b>Fonds Investitionen/Sicherheit</b>		
Stand 01.01.	25'547.30	34'267.30
Abnahme	-6'131.35	-8'720.00
Stand 31.12.	<b>19'415.95</b>	<b>25'547.30</b>
<b>Fonds "Härfefälle"</b>		
Stand 01.01.	300'000.00	107'842.40
Abnahme	-240'000.00	-57'842.40
Zuweisung Gewinn Vorjahr	0.00	250'000.00
Stand 31.12.	<b>60'000.00</b>	<b>300'000.00</b>
<b>Ausgleichsfonds</b>		
Stand 01.01.	290'196.26	166'474.69
Abnahme	0.00	-182'157.60
Zuweisung Verlust / Gewinn Vorjahr	-88'483.73	305'879.17
Stand 31.12.	<b>201'712.53</b>	<b>290'196.26</b>
<b>Verlust</b>	-47'478.91	-88'483.73
	<b>994'689.67</b>	<b>1'288'299.93</b>
<b>Total Passiven</b>	<b>1'567'293.52</b>	<b>1'839'559.33</b>

## Betriebsrechnung

	2010	2009
	CHF	CHF
<b>Betriebsertrag</b>		
Fahrtenertrag/Selbstbehalt	1'816'691.40	1'428'569.85
Subventionen Kanton	4'770'406.00	4'734'894.00
Sonderzahlung Kanton	500'000.00	0.00
Zinsertrag	3'382.71	10'837.72
	<b>7'090'480.11</b>	<b>6'174'301.57</b>
<b>Betriebsaufwand</b>		
Fahrtenaufwand brutto	7'033'590.65	6'165'725.65
Personalaufwand	283'764.50	280'622.05
Sachaufwand	60'603.87	56'437.60
	<b>7'377'959.02</b>	<b>6'502'785.30</b>
<b>Betriebsergebnis</b>	<b>-287'478.91</b>	<b>-328'483.73</b>
Entnahme Fonds "Härtefälle"	240'000.00	57'842.40
Entnahme Ausgleichsfonds	0.00	182'157.60
<b>Jahresverlust</b>	<b>-47'478.91</b>	<b>-88'483.73</b>

## Betriebsrechnung Fonds

	2010	2009
	CHF	CHF
<b>Fondsergebnis</b>		
Entnahme Fonds Investitionen/Sicherheit	-6'131.35	-8'720.00
Entnahme / Einlage Fonds "Härtefälle"	-240'000.00	192'157.60
Entnahme / Einlage Ausgleichsfonds	-88'483.73	123'721.57
<b>Ab- / Zunahme Fonds</b>	<b>-334'615.08</b>	<b>307'159.17</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 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 (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 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 im Bereich Beratung sind die Beratungs- und Rehabilitationsstelle für Sehbehinderte und Blinde (BRSB) sowie insiemi 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.

## 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.

## DIE STIFTUNG UND IHR ANGEBOT IN ZAHLEN (BUDGET 2011):

<b>Anzahl Personen mit Fahrberechtigung</b> im Kanton Bern:	5'500
davon im AHV-Alter:	3'700
davon im IV-Alter	1'800
<b>Fahrtanzahlen</b> (Freizeit) pro Jahr im Kanton:	156'000
davon AHV	85'000
davon IV	71'000
<b>Finanzierung:</b>	
«Selbstbehalt» (Anteil Fahrgast)	Fr. 2'030'000.00
Subventionen Kanton Bern	Fr. 5'600'000.00
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

## 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. Die Finanzierung wird jedoch weiterhin das zentrale Thema bleiben.

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 / Ae-  
 gerter, Daniel / Frey, Jörg / Leupi, Robert / Riva, Bruno / Stadel-  
 mann Josef / Vonderach, Martin

## GESCHÄFTSLEITUNG

Dr. Ronald Liechti