

VORWORT DES PRÄSIDENTEN

Miteinander - nicht gegeneinander!

2005 war für den Behindertentransportdienst das Jahr 1 nach dem Wegfall der Bundessubventionen für Freizeitfahrten. Auf einen Schlag fehlte mehr als die Hälfte des bisherigen Geldes. Das hatte grosse Einschränkungen zur Folge: Kontingentierung der Fahrten und massiv erhöhte Fahrpreise.

Leidtragende waren in erster Linie die Behinderten, deren Fahrwünsche nicht mehr voll befriedigt werden konnten. Aber auch die Transportdienste litten. Bei ihnen brach die Nachfrage zusammen und dadurch auch die Einnahmen. Ganz besonders davon betroffen war Betax, als einzig auf den Behindertentransport spezialisiertes Unternehmen. Bei Betax mussten grosse Einsparungen auf der Ausgabenseite erzielt werden, was nicht ohne Personalentlassungen geschehen konnte. Dass dies für Ärger und Unmut sorgte, ist verständlich. Leider suchte Betax hierfür einen aussenstehenden Schuldigen und fand ihn im BTB. Es war ja der BTB, der die unvermeidbaren Kürzungsmassnahmen anordnete und umsetzte. Der BTB wurde gewissermassen als Feind betrachtet, der Betax zu Grunde richten wollte. Betax stellte sich bei Entscheidungen sowohl im Stiftungsrat, wie auch im Ausschuss des BTB quer. Das akzentuierte sich gegen Ende Jahr, als dem BTB gar mit juristischen Schritten gegen die Entscheidung der Freigabe des Marktes in der Region Bern gedroht wurde.

Dieses von Betax aufgebaute Feindbild und das daraus fliessende Gegeneinander ist bedauerlich. Es wirkt demotivierend. Zudem führte und führt es zu administrativen Mehraufwendungen, mit Sitzungen und rechtfertigenden Stellungnahmen. Die Haltung von Betax entspringt einer falschen Sicht der Dinge. Nicht Missgunst ist die Ursache der Probleme, sondern das Fehlen genügender finanzieller Mittel. Diese optimal für die Behinderten einzusetzen und zwar im ganzen Kanton Bern, ist das Ziel des BTB. Das geht nicht ohne Härten. Dabei ist hier einmal klar und deutlich zu sagen, dass Betax nicht der einzige Transportdienst für Behinderte ist in der Region Bern und diese nicht den ganzen Kanton bildet.

AVANT-PROPOS DU PRÉSIDENT

Nous devons œuvrer main dans la main!

2005 fut, pour le transport de personnes handicapées, la première année sans subventions de la Confédération pour les courses liées aux loisirs. Du jour au lendemain, notre budget a été réduit de plus de moitié, ce qui a eu des incidences considérables : contingentement du nombre de courses et nette hausse des prix.

En ont fait les frais au premier chef les personnes à mobilité réduite, qui n'ont pas pu se déplacer autant qu'elles l'auraient souhaité. Les services de transports-handicap ont également été touchés par ces mesures, puisqu'ils ont vu leurs recettes diminuer à la suite du repli de la demande. BETAX, seule entreprise spécialisée dans le transport pour handicapés, a particulièrement souffert de cette situation : elle a dû opérer des coupes claires dans ses dépenses, avec des licenciements à la clé, d'où une colère compréhensible. Soucieuse de trouver un bouc émissaire, BETAX a malheureusement accusé la Fondation THB d'être à l'origine de ses maux, étant donné que c'est cette dernière qui a ordonné et mis en œuvre les mesures d'économies, indispensables. La Fondation THB a ainsi été considérée comme une ennemie désireuse de « couler » BETAX. Celle-ci a donc pris le contre-pied des décisions de la Fondation, au sein tant de son Conseil de fondation que de son Comité. Les tensions se sont encore accentuées vers la fin de l'année, lorsque la Fondation THB a été menacée d'une action en justice contre sa décision de libéraliser le marché dans la région de Berne.

L'attitude de BETAX à l'égard de la Fondation THB est des plus regrettables. Les confrontations qui en découlent démotivent les troupes. En outre, il en a résulté – et en résulte encore – un surplus de dépenses administratives liées aux séances supplémentaires et aux prises de positions nécessaires pour se justifier. De notre point de vue, BETAX se fourvoie : ce n'est pas la jalousie qui est à l'origine du problème, mais le manque de moyens financiers. L'objectif de la Fondation THB est d'utiliser au mieux les fonds disponibles pour le bien-être des personnes handicapées et ce, dans tout le canton de Berne. La mission est difficile et ne va pas sans grincements de dents. Nous tenons ici à dire une fois pour toutes que BETAX n'est pas l'unique service de transport pour handicapés de la région de Berne et qu'elle ne représente à elle seule pas le canton.

Abschliessend darf ich festhalten, dass anfangs des neuen Jahres 2006 erste Anzeichen einer Abkehr von Betax von dieser Oppositionshaltung erkennbar sind. Das lässt hoffen. Denn miteinander, nicht gegeneinander müssen wir arbeiten beim Kampf für Verbesserungen im Behindertentransport, um eine bestmögliche Integration der Behinderten ins gesellschaftliche Leben zu ermöglichen.



Andreas Laubenberger, Präsident der Stiftung BTB

2005 - DAS JAHR 1 NACH DEM AUSSTIEG DER IV

Durch die Streichung der Subventionen im Rahmen der 4. IV-Revision musste mit einer **Halbierung des Angebots** für Freizeitfahrten gerechnet werden. Eine drastische Tarifierhöhung und die Limitierung der Fahrten („Kontingent“) wurde notwendig, um das reduzierte Budget einhalten zu können.

Die **Folgen** waren einschneidend: Für viele Fahrberechtigte wurde wie befürchtet der „von der IV verordnete Hausarrest“ Wirklichkeit. Die in der 4. IV-Revision als „Ersatz“ verdoppelte Hilflosenentschädigung (HE) konnte den Mangel an Mitteln in keiner Weise kompensieren.

So mussten sich die Behinderten auf eine zusätzliche Einschränkung ihrer Mobilität einstellen, die Transportdienste waren gezwungen, ihre Kapazitäten zu reduzieren, und die Stiftung BTB musste nach weiteren Lösungen suchen, um mit dem geschrumpften Budget das Optimum herauszuholen.

Immerhin konnten der für alle Beteiligten schwierigen Situation auch positive Aspekte abgewonnen werden: Noch mehr als bisher wurde auf den öffentlichen Verkehr umgestiegen. Dies war und ist natürlich nur bei einem Teil der Fahrberechtigten möglich - und auch dann nur bei besonders guten Verhältnissen.

ENTWICKLUNG IN ZAHLEN

Im Jahr 2005 wurden kantonsweit noch rund **46'000 Freizeitfahrten** durchgeführt, was einem Rückgang gegenüber dem Vorjahr von über 60% entspricht! Budgetiert war eine

Pour conclure, je souhaite préciser que, depuis le début de 2006, il semblerait que BETAX ait décidé de changer d'attitude. Les espoirs sont permis. Car, pour améliorer le transport des personnes handicapées, c'est main dans la main que nous devons œuvrer, et non les uns contre les autres. C'est seulement ainsi qu'il sera possible d'intégrer au mieux les personnes à mobilité réduite dans la vie sociale.



Andreas Laubenberger, Président de la Fondation THB

2005 - AN 1 SANS SUBVENTIONS DE L'AI

*A la suite de la suppression des subventions de l'AI intervenue dans le sillage de la 4e révision de l'AI, l'offre pour les courses liées aux loisirs a dû être **réduite de moitié**. Pour tenir le budget, il a été nécessaire de relever les tarifs dans une mesure considérable et de plafonner le nombre de courses par usager (« contingement »).*

*Les **conséquences** ont été radicales : pour nombre d'ayants droit, la tant redoutée « interdiction de sortie ordonnée par l'AI » est devenue réalité. En effet, la mesure prévue dans la 4e révision de l'AI en vue de « compenser » la suppression de la participation aux coûts des transports pour handicapés, à savoir le doublement de l'allocation pour impotent, n'a pas suffi à contrebalancer le manque de moyens, tant s'en faut.*

Les personnes handicapées ont donc dû se résoudre à être moins mobiles encore, et les services de transports-handicap ont été contraints de réduire leurs capacités. De son côté, la Fondation THB a dû rechercher des solutions pour optimiser son budget désormais restreint.

Il n'en reste pas moins que certains aspects positifs sont ressortis de cette situation difficile pour tous les acteurs. A titre d'exemple, les personnes qui sont en mesure de le faire ont davantage emprunté les transports publics, ce qui n'a toutefois été possible que lorsque les infrastructures le permettaient.

EVOLUTION EN CHIFFRES

*Durant l'année écoulée, quelque **46'000 courses pour les loisirs** seulement ont été effectuées sur le territoire cantonal, ce qui équivaut à une baisse de plus de 60% par rapport à 2004 ! La réduction prévue au budget s'élevait à 50% environ. Il*

Reduktion um ca. 50%. Doch zeigte sich bald, dass die Kundschaft durch die massive Preissteigerung und die strenge Kontingentierung regelrecht „unter Schock stand“. Durch zweimalige Tarifsenkung und eine Erhöhung des Kontingents stiegen die Fahrtenzahlen in der zweiten Jahreshälfte dann doch noch deutlich an.

Der Anteil der IV-Fahrten betrug ca. 60% (Vorjahr 65%); der Anteil der Rollstuhltransporte lag bei 58% (Vorjahr 60%).

Die Zahl der **berechtigten Personen** betrug Ende 2005 ca. 5'000, davon rund 1'800 im IV-Alter und 3'200 im AHV-Alter. Die Zahl der regelmässigen Benutzer des Angebots ist allerdings deutlich kleiner: Es sind dies etwa 800 Personen im IV-Alter und ca. 900 Personen im AHV-Alter. Auch hier ist ein Rückgang zu verzeichnen, vermutlich in erster Linie durch den hohen Preis der Fahrten.

Die durchschnittliche **Fahrtenzahl pro aktiven Benutzer** betrug im IV-Bereich ca. 34 Fahrten, im AHV-Bereich ca. 21 Fahrten.

Die **Kosten pro Fahrt** betragen im Jahr 2005 im Durchschnitt Fr. 44.00, was einer Zunahme um ca. 10% gegenüber dem Vorjahr entspricht. Die gestiegenen Kosten erklären sich in erster Linie durch verändertes Fahrverhalten. Es werden immer öfter längere Fahrten durchgeführt. Der Grund dafür liegt wiederum im hohen Preis und in der Kontingentierung der Fahrten: Personen, die teilweise den öV benutzen können, brauchen den Behindertentransport v.a. für die komplizierten Strecken, während die einfachen bzw. kurzen Transporte wenn möglich mit dem öffentlichen Transportmittel erledigt werden. Dazu kommen auch staubedingte Wartezeiten sowie die allgemeine Teuerung.

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

	2005	2004
● Bern Stadt und Region	1'200'000.—	3'175'000.—
● Biel-Seeland	195'000.—	590'000.—
● Emmental-Oberaargau	90'000.—	175'000.—
● Berner Oberland	375'000.—	615'000.—
● Laupen / Konolfingen	170'000.—	220'000.—
● Berner Jura	40'000.—	60'000.—
Total	2'070'000.—	4'835'000.—

Der **Fahrtenertrag** (Selbstbehalt der Kunden) betrug rund 615'000.— (Vorjahr 1'205'000.—). Das sind gut 30% der

s'est rapidement avéré que la clientèle était « sous le choc » à la suite de la hausse massive des tarifs et du contingentement drastique qui avaient dû être introduits. Après deux baisses des prix successives et un relèvement du contingentement, le nombre de courses a nettement augmenté au cours du second semestre 2005.

La part des déplacements AI a représenté environ 60% des courses (contre 65% en 2004) ; la part des transports concernant des personnes en fauteuil roulant s'est inscrite autour des 58% (contre 60% en 2004).

*On dénombrait, à fin 2005, quelque 5'000 **ayants droit**, dont 1'800 en âge AI et 3'200 en âge AVS. Le nombre d'usagers actifs réguliers s'élève cependant à environ 800 personnes en âge AI et à 900 personnes en âge AVS seulement. Ce recul par rapport à 2004 est probablement lié au prix des courses.*

*En moyenne, **chaque usager actif** en âge AI a commandé près de 34 **courses**, contre quelque 21 pour les usagers actifs en âge AVS.*

*En 2005, le **coût par course** s'est monté à 44 francs en moyenne, soit une augmentation de quelque 10% d'une année à l'autre. Cette hausse s'explique surtout par un changement de comportement. Les trajets demandés sont de plus en plus longs : en raison de la hausse des tarifs et du contingentement du nombre de courses, les personnes qui sont en mesure d'emprunter les transports publics le font pour des trajets courts et simples, mais ont recours aux services de transports-handicap pour les trajets plus compliqués. En outre, les temps d'attente dus aux embouteillages sont de plus en plus fréquents, sans oublier le renchérissement des prix en général.*

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

	2005	2004
● Ville et région de Berne	1'200'000.—	3'175'000.—
● Bienne-Seeland	195'000.—	590'000.—
● Emmental-Haute Argovie	90'000.—	175'000.—
● Oberland bernois	375'000.—	615'000.—
● Laupen / Konolfingen	170'000.—	220'000.—
● Jura bernois	40'000.—	60'000.—
Total	2'070'000.—	4'835'000.—

*Le **revenu des courses** (franchise des clients) s'est élevé à quelque 615'000 francs (contre 1'205'000 francs en 2004), soit environ 30% des coûts bruts ou 26% des coûts totaux.*

Brutto-Fahrkosten oder 26% der Gesamtkosten. Die übrigen Kosten werden durch Subventionen von Bund und Kanton gedeckt. Pro Einzelfahrt bezahlt der Fahrgast dadurch im Durchschnitt Fr. 13.30! Im Vergleich dazu betrug der durchschnittliche Kundenanteil im Jahr 2002 noch Fr. 7.40, im Jahr 2004 schon Fr. 10.00.

Der ordentliche **Verwaltungsaufwand** lag bei ca. Fr. 277'000.—; das entspricht gut 11% des Gesamtaufwandes. Die Verwaltungskosten sind gegenüber dem Vorjahr zwar gesunken. Durch die massive Budgetreduktion ist aber wie erwartet der Anteil an den Gesamtkosten (Vorjahr 6,5%) stark angestiegen.

SONDERFALL BERN

Durch eine **Überbrückungsfinanzierung der Stadt Bern an Betax** ergab es sich, dass die Kunden der Region Bern bzw. von Betax im ersten Quartal noch zu den alten Tarifen und ohne Kontingentierung fahren konnten. Da sich in dieser Zeit aber keine nachhaltige Finanzierungslösung abzeichnete und die Stadt Bern nicht bereit war, weitere Mittel einzusetzen, musste ab April 2005 auch in der Region Bern der seit 1. Januar in allen übrigen Regionen gültige Tarif eingeführt werden. Ebenso galt nun auch für die Berner Kundschaft die Kontingentierung der Fahrten.

Diese Situation löste viel Unmut aus, wohl nicht zuletzt deshalb, weil viele Betroffene nach der „Finanzspritze“ der Stadt an Betax geglaubt hatten, das Problem sei nun gelöst. Hinzu kam für die Stiftung das Problem, dass im ersten Quartal für die Region Bern keine Zahlen und Erfahrungen mit dem neuen System vorlagen und dadurch die Steuerung von Tarif, Kontingent und Kosten noch weiter erschwert war. Auch Betax geriet in Schwierigkeiten, da der nun folgende Einbruch des Umsatzes den Betrieb weitgehend unvorbereitet traf.

ANPASSUNG AN DIE NEUE SITUATION

Die Reduktion der finanziellen Mittel musste auch **administrativ** umgesetzt werden. Während mit der langjährig gültigen „Fahrberechtigungskarte“ jahrelang unbeschränkt gefahren werden konnte, brachte die Kontingentierung der Fahrten nun die Einführung von Gutscheinen mit sich. Auch das EDV-System musste entsprechend neu konzipiert werden.

Da für viele Fahrberechtigte die beschränkte Anzahl Fahrten nicht ausreichte, wurde ein **Fonds für Härtefälle** eingerichtet: Personen, deren Mobilität ganz besonders erschwert ist, können per Gesuch an die Stiftung BTB in den Genuss zusätzlicher

Le reste des frais a été couvert par les subventions du canton. Ainsi, l'usager paie en moyenne 13 francs 30 par trajet simple ! Pour comparaison, la part moyenne versée par le client était encore égale à 7 francs 40 en 2002, et à 10 francs déjà en 2004.

*Les **charges administratives** ordinaires se sont élevées à environ 277'000 francs, ce qui représente bien 11% des dépenses totales (contre 6,5% en 2004). Dans l'absolu, les frais administratifs ont certes diminué d'une année à l'autre, mais leur part aux dépenses totales a néanmoins enregistré une nette hausse en raison de la réduction massive du budget.*

LE CAS PARTICULIER DE BERNE

*Grâce au **financement relais octroyé à BETAX par la Ville de Berne**, les clients de la région de Berne / de BETAX ont encore bénéficié, durant le premier trimestre 2005, des anciens tarifs sans contingentement. Entre-temps, aucune solution durable de financement n'ayant été trouvée et la Ville de Berne n'étant pas prête à débloquer des moyens supplémentaires, les tarifs en vigueur depuis le 1er janvier 2005 dans le reste du canton, de même que le contingentement des courses, ont été appliqués dans la région de Berne à compter d'avril 2005.*

Il s'en est suivi beaucoup de mauvaise humeur, notamment parce que nombre de personnes concernées avaient cru que le coup de pouce financier de la Ville de Berne avait résolu le problème du financement. Pour la Fondation THB, qui ne disposait d'aucun chiffre ni d'aucune expérience relatifs au premier trimestre avec le nouveau système pour la région de Berne, le pilotage du tarif, du contingent et des coûts n'en a été que plus ardu. BETAX a elle aussi rencontré des difficultés, l'entreprise n'étant guère préparée à voir son chiffre d'affaires s'effondrer.

UNE SITUATION NOUVELLE À LAQUELLE IL A FALLU S'ADAPTER

*La réduction des moyens financiers a aussi dû être traduite dans les faits **au niveau administratif**. Alors que, durant des années, la « carte de légitimation » a permis d'effectuer des courses sans limite, le contingentement s'est accompagné de l'introduction de bons et a nécessité la révision en conséquence du système informatique.*

*Un **Fonds « Cas pénibles »** a été créé pour les personnes dont la mobilité est sévèrement réduite. Pour beaucoup d'ayants droit, le nombre de courses limité ne suffit pas. Les personnes concernées peuvent donc déposer une demande de bons*

Gutscheine gelangen. Es handelt sich dabei z.B. um Behinderte, die den öV unter keinen Umständen benutzen können. Die Umsetzung dieser Idee brachte recht grossen Aufwand an Information, Beratung und Administration bei der Bearbeitung der Gesuche mit sich. Es zeigte sich aber recht bald, dass sich dieser Aufwand lohnt: Nach der Einschätzung der involvierten Beratungsstellen profitieren vom Härtefall-Fonds wirklich diejenigen Betroffenen, welche es am nötigsten haben.

Unterstützung musste den Benutzern des Behindertentransportes auch in der Frage der **alternativen Finanzierung von Fahrten** geboten werden. So ist es vielen Personen möglich, Transporte über die **Ergänzungsleistungen (EL)** zu finanzieren. EL-Berechtigte können insbesondere Fahrten zu medizinischem Zweck (Therapie usw.) zu vollen Kosten geltend machen. Allerdings sind sehr viele Personen bei den administrativen Hindernissen, die es dabei zu überwinden gilt, überfordert. In Zusammenarbeit mit Beratungsstellen unternahm die Stiftung BTB deshalb einen Effort zur verbesserten Information, Beratung und Unterstützung der Kundschaft bei der Gesuchstellung für EL-Leistungen. Wie beim Härtefall-Fonds brachte auch dies einen enormen Aufwand mit sich, welcher sich aber im Sinne einer besseren Abgrenzung der Finanzierung von Transporten auszahlen sollte. Wenn mehr Fahrten über andere Kostenträger abgerechnet werden können, bleiben mehr Gutscheine für Freizeitfahrten, für die sie ja auch gedacht sind. Davon profitieren die Benutzer, aber auch die Transportdienste, wo der durch den Ausstieg der IV erfolgte Umsatzeinbruch wenigstens teilweise kompensiert wird.

NEUE MITTEL

Schon die im Herbst 2004 durchgeführte „Sturmwoche“, begleitet durch eine Petition mit über 50'000 Unterschriften, bewirkte ein gewisses politisches Umdenken. So kam es, dass in der Frühjahrsession des Grossen Rates die **Motion Ryser/Häsler/Löffel** unter dem Titel „Behindertentransport im Kanton Bern sicherstellen“ einstimmig (!) überwiesen wurde. In der Antwort des Regierungsrates auf die Motion wurde zur Sicherstellung des Behindertentransportes ein notwendiger Betrag von **0,5 Mio.** geschätzt. Schon vor der Behandlung der Motion im Grossen Rat hatte die Stiftung BTB den Regierungsrat schriftlich darauf hingewiesen, dass diese Mittel niemals ausreichen würden, um den alten Zustand wieder herzustellen, sondern dass dadurch nur eine gewisse Entlastung der finanziell sehr angespannten Situation zu erreichen wäre. Trotzdem wurde am Betrag von 0,5 Mio. festgehalten.

Mittel- und langfristig ist auch eine zusätzliche Finanzierung

supplémentaires à la Fondation THB. Ce fonds est destiné aux personnes handicapées qui sont dans la totale incapacité d'emprunter les transports publics. La mise en œuvre de cette mesure a nécessité un investissement considérable pour l'information, le conseil et l'administration lors du traitement des demandes. Un investissement qui a néanmoins rapidement porté ses fruits : après évaluation par les services régionaux impliqués, ont profité du Fonds « Cas pénibles » les personnes qui en avaient réellement le plus besoin.

*Il a aussi été nécessaire d'assister les usagers des services de transports-handicap en matière de **solution de rechange pour le financement des courses**. En effet, il est possible, dans de nombreux cas, de financer les transports via les **prestations complémentaires (PC)**. Les ayants droit aux PC peuvent notamment faire valoir le coût intégral des courses effectuées à des fins médicales (thérapies, etc.). Cependant, un nombre considérable de personnes sont dépassées par les obstacles administratifs. En collaboration avec les services régionaux, la Fondation THB s'est donc efforcée d'améliorer l'information, le conseil et l'assistance à la clientèle dans ses demandes de prestations complémentaires. Comme pour le Fonds « Cas pénibles », ces démarches ont occasionné des dépenses très importantes, qui devraient toutefois se révéler « payantes » puisque le financement des transports devrait être mieux délimité à l'avenir. Si davantage de courses peuvent être prises en charge par d'autres sources de financement, il restera plus de bons pour les courses liées aux loisirs, ce qui est d'ailleurs leur objectif premier. En profitent alors non seulement les usagers, mais aussi les services de transport, dans la mesure où la perte de chiffre d'affaires consécutive au retrait de l'Al sera ainsi, en partie du moins, compensée.*

DE LA NÉCESSITÉ DE TROUVER D'AUTRES MOYENS

*La « semaine d'action » menée en automne 2004, qui s'est accompagnée d'une pétition munie de plus de 50'000 signatures, a déjà provoqué certaines réactions au niveau politique. Ainsi, lors de sa session de printemps, le Grand Conseil a adopté à l'unanimité (!) la **motion Ryser/Häsler/Löffel** intitulée « Garantir le transport des personnes handicapées dans le canton de Berne ». Dans sa réponse à la motion, le Conseil-exécutif a estimé qu'il faudrait compter avec des coûts supplémentaires d'environ **0,5 million** de francs pour garantir le transport des personnes handicapées. Avant même les délibérations au Grand Conseil, la Fondation THB avait signalé par écrit au Conseil-exécutif que ce montant serait bien insuffisant pour revenir à la situation d'avant 2005, et qu'il permettrait uniquement de détendre quelque peu une situation financière extrêmement délicate. C'est pourtant le montant de 0,5 million de francs qui a été retenu.*

des Behindertentransportes durch **Mittel des öffentlichen Verkehrs** notwendig. Diese Forderung ist seit langer Zeit bekannt; die politische Umsetzung lässt aber auf sich warten. Zusammen mit der kantonalen Behindertenkonferenz (KBK), die sich in solchen Fragen zunehmend als grosse Unterstützung erweist, wird die Stiftung BTB einen neuen Anlauf nehmen, dieses Anliegen in den nächsten Angebotsbeschluss (2009 – 2012) für den öffentlichen Verkehr aufzunehmen. Da der Planungsvorlauf hier sehr lange dauert, müssen in der Zwischenzeit auch andere Lösungen gefunden werden.

NEUE LÖSUNGEN - NEUE HERAUSFORDERUNGEN

Durch Demonstrationen der Betroffenen („Sturmwoche“), Medienberichte und politische Vorstösse war auch der Subventionsgeber Kanton Bern gefordert. Obwohl nicht dieser, sondern der Bund bzw. die IV Verursacher der schwierigen Lage war, wollte der Kanton Verantwortung übernehmen. Der Regierungsrat hatte schon die Motion Ryser/Häsler/Löffel unterstützt; nun sollte in einem weiteren Schritt der gesamte Behindertentransport im Kanton einer detaillierten Standortbestimmung unterzogen werden. Mit Hilfe eines externen Beraters wurde im Herbst 2005 ein entsprechendes Projekt gestartet. Ziel ist es, aufgrund einer **Analyse** die bedarfsgerechte Versorgung im Behindertentransport, deren Finanzierung und Steuerung neu zu definieren. Dabei soll auch die Rolle der Stiftung BTB geklärt und der Leistungsauftrag an die Stiftung neu formuliert werden. Die Ergebnisse sind im Laufe des Jahres 2006 zu erwarten. Bereits in der Anfangsphase des Projekts tauchten grundsätzliche Fragen auf, die allerdings raschmöglichst geklärt werden sollten: So scheint die rechtliche Grundlage für den Leistungsauftrag an die Stiftung BTB nicht hundertprozentig klar zu sein. Ebenfalls müssen die rechtlichen Grundlagen für die Errichtung der neuen Fonds in der Rechnung der Stiftung BTB noch abgeklärt werden. Neben dem schon erwähnten Härtefall-Fonds geht es hier auch um den sog. Ausgleichsfonds. Dieser hat zum Zweck, die im Behindertentransport übliche Schwankungen von Fahrtenzahlen und Kosten zwischen den Abrechnungsperioden auszugleichen und so die Gesamteuerung zu erleichtern.

Die Stiftung BTB hatte weitere wichtige Entscheide für die Zukunft zu treffen. So stellte sich die Frage, ob die Aufträge mit grossem Volumen, welche dem Beschaffungsrecht unterliegen, neu ausgeschrieben werden sollen. Für die Region Bern wählte man eine Alternative: Im Sinne eines „**freien**

*A moyen et à long terme, les services de transports-handicap doivent bénéficier d'un **financement** additionnel **par les transports publics**. Connue depuis longtemps, cette nécessité tarde à être mise en œuvre au niveau politique. En collaboration avec la Kantonale Behindertenkonferenz (KBK), qui se révèle être un soutien de plus en plus important dans ce genre de questions, la Fondation THB reviendra à la charge pour que cette exigence soit intégrée dans le prochain arrêté sur l'offre (2009 – 2012) en matière de transports publics. Entre-temps, comme la procédure de planification est très longue, il est nécessaire de trouver d'autres solutions.*

NOUVELLES SOLUTIONS, NOUVEAUX DÉFIS

*Les manifestations (« semaine d'action »), le relais par les médias et les interventions politiques visaient également le canton de Berne en tant que pourvoyeur de subventions. Bien que ce dernier ne soit pas à l'origine de la situation actuelle – mais l'AI, donc la Confédération –, le canton a voulu assumer une part de responsabilité. Le Conseil-exécutif avait déjà signifié son soutien à la motion Ryser/Häsler/Löffel ; il s'agissait, dans un deuxième temps, de soumettre l'ensemble des services de transports-handicap à un état des lieux détaillé. C'est ainsi que, en automne 2005, un projet ad hoc a été lancé avec l'aide d'un conseiller externe. Ce projet a pour but de redéfinir, sur la base d'une **analyse**, une desserte conforme aux besoins, son financement et sa gestion. Dans ce contexte, le rôle de la Fondation THB devra aussi être éclairci et le mandat de prestations à la Fondation, reformulé. Les résultats sont attendus dans le courant de 2006. Les questions de fond qui se sont déjà fait jour au cours de la phase de démarrage devraient être résolues dans les plus brefs délais. A titre d'exemple, les bases juridiques qui sous-tendent le mandat de prestations conclu avec la Fondation THB ne sont pas claires à cent pour cent. En outre, les bases légales pour l'intégration des nouveaux fonds dans les comptes de la Fondation THB restent encore à déterminer. Outre le Fonds « Cas pénibles » déjà évoqué, est également concerné le fonds dit de compensation, qui visera à atténuer les variations du nombre et du prix des courses usuellement observées d'une période de décompte à l'autre, en vue d'alléger la gestion dans son ensemble.*

*La Fondation THB doit prendre d'autres décisions importantes concernant son futur. S'est notamment posée la question de savoir si les mandats comprenant des volumes importants, qui sont soumis au droit des marchés publics, doivent désormais faire l'objet d'un appel d'offres. Une solution de rechange a été choisie pour la région de Berne : à compter de 2006, dans l'optique d'un « **marché libéralisé** », plusieurs services de*

Marktes“ sollten ab Januar 2006 mehrere Transportdienste in Konkurrenz zueinander tätig sein. Es würde also kein Monopol (z.B. wie bisher durch Betax) bestehen, sondern ein Markt, in dem die Kunden ihren bevorzugten Anbieter wählen können. Parallel zu dem neuen Modell musste das Preissystem (für die Region Bern) von Pauschalpreisen auf eine abgestufte Preistabelle umgestellt werden, so dass die Fahrberechtigten von allfällig tieferen Taxikosten auch in Form eines tieferen Selbstbehaltes profitieren würden. Die Auswahlmöglichkeit und die Aussicht auf tiefere Preise als Folge des Wettbewerbs sollten für die Betroffenen einen doppelten Nutzen bringen.

Obwohl der Entscheid für den Markt und gegen eine Ausschreibung durch den Stiftungsrat schon im Frühjahr klar gefällt worden war, gab es ab Mitte Jahr zunehmend **Opposition durch Betax** gegen das neue Modell, zuletzt auch mit juristischen Mitteln. In Absprache mit dem Kanton hielt die Stiftung an ihren Entscheidungen fest und führte die Vorbereitungen wie geplant weiter.

AUSBLICK

Der Leistungsauftrag durch den Kanton an die Stiftung BTB wird durch eine externe Analyse auf eine neue Grundlage gestellt werden. Auch die rechtlichen Voraussetzungen müssen geprüft werden. In diesem Zusammenhang sei daran erinnert, welche Aufgabe der Kanton denn überhaupt an die Stiftung BTB überträgt:

Die Stiftung BTB ist verantwortlich für die kantonsweite Gesamtsteuerung des Behindertentransportes im Bereich der Freizeitfahrten. Die beinhaltet u.a.

- die Regelung der Zulassungsbestimmungen und die Erteilung der Fahrberechtigungen
- die Erteilung der Aufträge an die Transportdienste im Sinne eines flächendeckenden Angebotes
- die Administration und Abrechnung der durchgeführten Transporte
- Controlling, Buchführung, Statistik, Abrechnung mit der Subventionsbehörde
- Kundendienst, Beratung, Information
- Koordination mit Beratungsstellen, Behinderten-Institutionen und -Organisationen, weiteren Transportanbietern, öffentlichem Verkehr, Behörden usw.
- Einwicklung von bedarfsgerechten Konzepten, angepasst an die zur Verfügung stehenden Mittel.

transport devraient être en concurrence. Il ne devrait donc plus y avoir de monopole (comme celui détenu jusqu'ici p. ex. par BETAX), mais un marché sur lequel les clients pourraient choisir librement leur prestataire. Pour la région de Berne toujours, le système de prix a dû, parallèlement au nouveau modèle, passer d'un système de tarifs forfaitaires à un barème de prix dégressifs, de sorte que les ayants droit puissent profiter de coûts de taxi meilleur marché, sous la forme par exemple d'une franchise allégée. Le choix et la perspective de bénéficiaire de prix plus bas consécutifs à la libéralisation du marché devraient apporter un double avantage aux personnes concernées.

*Au printemps, le Conseil de fondation s'était déjà clairement prononcé pour le marché et contre le principe de l'appel d'offres. Cependant, au milieu de l'année, **BETAX** s'est opposée de plus en plus ouvertement au nouveau modèle en utilisant, entre autres, des moyens juridiques. D'entente avec le canton, la Fondation THB a campé sur ses positions et a mené ses préparatifs comme prévu.*

PERSPECTIVES

Le mandat de prestations conclu entre le canton et la Fondation THB sera élaboré sur de nouvelles bases après l'analyse externe. Les conditions légales doivent également être examinées. Rappelons ici les tâches que le canton confie à la Fondation THB :

La Fondation THB est responsable de la gestion globale à l'échelle du canton du transport des personnes handicapées dans le domaine des loisirs. Il s'agit notamment des tâches suivantes :

- *réglementation des conditions d'admission et remise des légitimations ;*
- *remise des mandats aux services de transport dans la perspective d'une offre couvrant l'ensemble du territoire;*
- *gestion et décompte des courses effectuées ;*
- *contrôle de gestion, comptabilité, statistiques, décomptes avec les autorités donatrices de subventions ;*
- *service à la clientèle, conseil, information ;*
- *coordination avec les services régionaux, les institutions et organisations pour handicapés, les autres prestataires de transports, les transports publics, les autorités, etc. ;*
- *développement de concepts conformes aux besoins et adaptés aux moyens à disposition.*

Diese Aufgaben wurden in der Vergangenheit mit dem kleinstmöglichen Verwaltungsaufwand im Sinne eines optimalen „Outputs“ angegangen. Durch die Streichung der IV-Subventionen sind die Aufgaben eher noch schwieriger und komplexer geworden. Trotzdem wurde im vergangenen Jahr die Stiftung BTB nicht selten zum Sündenbock hochstilisiert und beispielsweise der zu hohe Verwaltungsaufwand, die Bürokratie usw. angeprangert. Bezeichnenderweise ist von den kritischen Stellen nicht ein einziger brauchbarer Vorschlag eingegangen, wie die Dinge denn besser zu regeln wären.

Die durch den Kanton initiierte Analyse wird hier Klarheit darüber schaffen, mit wem und mit welchen Methoden der Sache der Behindertenmobilität am besten gedient ist.

TAGESGESCHÄFT

Transportdienste: Die Transportdienste im ganzen Kanton mussten sich auf die Reduktion der Fahrtzahlen und des Umsatzes einstellen. Trotz schwieriger Zeiten wurde die Kundschaft mit der gewohnten Zuverlässigkeit und Qualität bedient.

In der Region Thun lief der Vertrag mit dem VivaCar, geführt durch Postauto Berner Oberland, per Ende Jahr aus. Ab 1. Januar 2006 wird Taxi Oesch diese Region bedienen. Den Verantwortlichen von Postauto Berner Oberland sei an dieser Stelle für die langjährige gute Zusammenarbeit bestens gedankt.

Organe der Stiftung: Der Stiftungsrat tagte im Laufe des Jahres 2005 zweimal. Die laufenden Geschäfte wurden an 6 Sitzungen des Ausschusses behandelt. Die Koordination des operativen Geschäfts war Gegenstand von periodischen Besprechungen zwischen Präsidium und Geschäftsleitung.

Personelles: Im Zuge betrieblicher Veränderungen bei Betax schied Felix Wasser aus der Geschäftsleitung aus, womit auch sein Rücktritt aus dem Stiftungsrat und Ausschuss BTB verbunden war. In einer kleinen Feier und mit einem Abschiedsgeschenk wurde Felix Wasser noch einmal für die immer konstruktive und angenehme Zusammenarbeit herzlich gedankt.

Als Nachfolger im Stiftungsrat und Ausschuss amtierte für kurze Zeit Peter Widmer, Präsident von Betax. Mitte Jahr wurde er abgelöst durch den neuen Geschäftsleiter Betax, Maurice Gerussi, welcher an der Stiftungsratssitzung vom 20.10.2005 durch den Präsidenten offiziell begrüsst wurde.

Administration: Die Zusammenarbeit mit den Partnern im

Par le passé, ces tâches ont été accomplies à l'aide d'un budget administratif aussi restreint que possible dans le sens d'un « output » optimal. La suppression des subventions de l'AI a rendu le travail encore plus difficile et complexe. Malgré cela, la Fondation THB a souvent été montrée du doigt comme bouc émissaire au cours de l'année écoulée ; d'aucuns l'ont notamment accusée d'être à l'origine d'un surcroît de bureaucratie et de dépenses administratives trop élevées. Cependant, aucun des auteurs des critiques n'a soumis une proposition d'amélioration sensée.

L'analyse menée à l'initiative du canton permettra de faire toute la lumière sur cette situation et déterminera les méthodes et les acteurs les mieux à même de servir la cause de la mobilité des personnes handicapées.

AFFAIRES COURANTES

Services de transports-handicap: Les services de transport de personnes handicapées ont dû faire face, dans tout le canton, à une réduction du nombre de courses et à un recul de leur chiffre d'affaires. En dépit de la morosité ambiante, les usagers ont été servis avec la fiabilité et la qualité habituelles.

Dans la région de Thoune, le contrat passé avec VivaCar et exécuté par CarPostal Oberland bernois est arrivé à échéance à la fin de l'année. Depuis le 1er janvier 2006, la desserte de la région est assurée par l'entreprise de taxis Oesch. Nous remercions ici les responsables de CarPostal Oberland bernois pour cette longue et fructueuse collaboration.

Organes de la fondation: Le Conseil de fondation s'est réuni à deux reprises au cours de l'année 2005. Les affaires courantes ont été traitées par le Comité à l'occasion de six séances. Le président et le secrétaire ont par ailleurs organisé des réunions de bureau périodiques afin de coordonner les questions de fonctionnement.

Personnel: Dans le sillage des changements internes opérés au sein BETAX, Felix Wasser a quitté la direction administrative de cette dernière et, dans la foulée, le Conseil de fondation et le Comité THB. Nos chaleureux remerciements pour sa collaboration toujours constructive et agréable ont été adressés à Felix Wasser au cours d'une petite fête organisée en son honneur, à l'occasion de laquelle un cadeau d'adieu lui a été remis.

Peter Widmer, président de BETAX, a brièvement succédé à Felix Wasser au sein du Conseil de fondation et du Comité. Il a été remplacé en milieu d'année par le nouveau directeur administratif de BETAX, Maurice Gerussi, qui a été officiellement accueilli par le président lors de la séance du Conseil de fondation du 20 octobre 2005.

Bereich Administration funktionierte auch im Berichtsjahr sehr gut. Das Bürozentrum der Schulungs- und Wohnheime Rossfeld war durch die Umstellung des gesamten EDV- und Administrationssystems besonders gefordert. Mit viel Motivation und auch mit Humor wurden die vielen kleineren und grösseren Hindernisse in Zusammenarbeit mit der Geschäftsstelle der Stiftung gemeistert.

Die kantonale Geschäftsstelle der Pro Infirmis war wiederum dafür besorgt, dass im Sekretariat und in der Buchhaltung alles rund lief. Besonderen Einsatz leistete das Personal bei der telefonischen Betreuung: Durch die einschneidenden Veränderungen waren zahlreiche Betroffene verunsichert und frustriert und brachten mitunter ihre Enttäuschung am Telefon zum Ausdruck. Daneben gab es aber auch unzählige Beratungsgespräche, beispielsweise zur Frage der Finanzierung von Fahrten über Ergänzungsleistungen usw.

Administration: *La collaboration avec les partenaires du secteur de l'Administration s'est à nouveau déroulée de manière très harmonieuse. Le foyer et centre de formation de Rossfeld a été particulièrement mis à contribution en raison de l'adaptation des systèmes informatique et administratif. C'est avec une motivation sans faille et beaucoup d'humour que les obstacles grands et petits ont été surmontés en collaboration avec le secrétariat de la Fondation THB.*

La direction cantonale de Pro Infirmis a de nouveau veillé à ce que le secrétariat et la comptabilité fonctionnent sans heurts. Le personnel s'est particulièrement investi dans le suivi par téléphone : déstabilisées par les très abrupts changements, les personnes ont été très nombreuses à déverser leur frustration au téléphone. Mentionnons également les innombrables entretiens, au sujet par exemple du financement des courses par les prestations complémentaires, etc.

HINWEISE ZUR JAHRESRECHNUNG 2005

Bilanz

Aktive Rechnungsabgrenzungen

Dies sind normalerweise ausstehende Subventionszahlungen. Im Jahr 2005 wurden jedoch erstmals sämtliche Subventionszahlungen schon vor Ende Jahr überwiesen. Auch die (letzte) Abrechnung des BSV zum Jahr 2004 war innert der Rechnungsperiode erfolgt.

Passive Rechnungsabgrenzungen

Hier handelt es sich vor allem um offene Rechnungen der Transportdienste.

Rückstellungen

Durch die Ausgabe von Gutscheinen entstehen potentielle Kosten (latente Verpflichtung), deren Höhe nur geschätzt werden kann. Dieses Risiko wird (teilweise) mit einer Rückstellung abgesichert.

Fonds Investitionen / Sicherheit

Dieser Fonds dient u.a. dazu, Vertragspartner bei der Anschaffung von qualitativ hochstehenden Sicherheitseinrichtungen für die Fahrzeuge zu unterstützen (Rückhaltsysteme für Rollstühle etc.). Ebenso können Aus- und Weiterbildungsmaßnahmen für Chauffeure aus dem Fonds finanziert werden.

Fonds „Härtefälle“

Dieser Fonds wurde im Jahr 2004 neu geschaffen und dient dazu, die durch den Subventions-Abbau noch vermehrt auftretenden Härtefall bei Benutzern abzufedern. Auf Gesuch werden zusätzliche Gutscheine abgegeben; die durch diese Fahrten entstehenden Kosten können aus dem Fonds gedeckt werden.

Ausgleichsfonds

Der Behindertentransport im Freizeitbereich zeichnet sich durch extrem schwierige Steuerbarkeit aus. In den letzten Jahren mussten wiederholt Tarifanpassungen vorgenommen werden, um das Budget einhalten zu können. Das Problem dabei ist, dass sich das Kundenverhalten 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, die in keinem Rechenmodell simuliert werden können. Damit die Stiftung BTB in der Kontingents- und Tarifpolitik

COMMENTAIRES SUR LES COMPTES ANNUELS 2005

Bilan

Actifs de régularisation

Normalement, ce poste englobe au premier chef les subventions dues pour l'exercice sous revue. En 2005, cependant, toutes les subventions ont été versées avant la fin de l'année. Le (dernier) décompte de l'OFAS relatif à 2004 a également été établi au cours de l'exercice 2005.

Passifs de régularisation

Ce poste est constitué de toutes les factures ouverts établies par les services de transport.

Réserves

Des coûts potentiels (engagements latents) résultent de la remise des bons, coûts dont le montant peut seulement être estimé. Ce risque est (partiellement) couvert par une réserve.

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.). Ce fonds permet également de financer les mesures de formation et de perfectionnement des chauffeurs.

Fonds „Cas pénibles“

Ce fonds créé en 2004 est destiné à la prise en charge des cas pénibles, qui ne cessent d'augmenter depuis le démantèlement des subventions. Des bons supplémentaires sont remis à la demande des personnes concernées ; les coûts occasionnés par ces courses additionnelles sont couverts par ce fonds.

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 de manière répétée à des 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, aucun modèle de calcul ne permet de simuler les facteurs qui déterminent si ce recul a lieu, à quel moment et dans quelle mesure. Aussi, pour que la Fondation THB puisse garantir une certaine constance dans sa politique

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. Die Bildung des Ausgleichsfonds erfolgt provisorisch; ein Antrag an den Kanton zur Bildung dieses Fonds ist noch pendent.

Erfolgsrechnung

Beiträge Bundesamt für Sozialversicherungen (BSV)

Der Betrag von Fr. 5'786.00 ist die Differenz zwischen dem in der Jahresrechnung 2004 geschätzten Beitrag des BSV und dem nun effektiv ausbezahlten - leicht darüberliegenden - Beitrag.

Erhaltene Subventionen des Kantons

Gemäss Beschluss des Grossen Rates in der Frühjahrssession 2005 soll der Subventionsbetrag an die Stiftung BTB um jährlich 0,5 Mio. (von 2,03 auf 2,53 Mio.) aufgestockt werden. In einer Standortbestimmung vom 21.09.2005 zwischen der Gesundheits- und Fürsorgedirektion des Kantons Bern (GEF) und der Stiftung BTB sicherte die GEF den zusätzlichen Betrag von 0,5 Mio. schon für das Jahr 2005 zu. Da die Mittel aber in diesem Jahr nicht mehr eingesetzt werden konnten, soll der Betrag in den neu zu bildenden Ausgleichsfonds eingespielen werden. Falls die Bildung des Ausgleichsfonds durch den Kanton definitiv bewilligt wird, ist vorgesehen, den Betrag von 0,5 Mio. in diesen Fonds einzulegen.

Personalaufwand

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

Sachaufwand

Dieser Bereich umfasst v.a. Raumkosten, Büromaterial, Zinskosten und Diverses.

Ausserordentlicher Aufwand

Dieser Aufwand umfasst die Reorganisationskosten, v.a. im EDV- und Administrationsbereich.

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. Le fonds de compensation sera constitué à titre provisoire. Pour l'instant, la demande ad hoc adressée au canton est en suspens.

Compte de résultat

Subvention de l'Office fédéral des assurances sociales (OFAS)

Le montant de 5'786 francs représente la différence entre la contribution estimée de l'OFAS telle qu'elle figure dans les comptes annuels 2004 et le montant effectivement versé, légèrement supérieur aux estimations.

Charges de personnel

Conformément à la décision du Grand Conseil lors de sa session du printemps 2005, la subvention annuelle octroyée à la Fondation THB doit être relevée de 0,5 million de francs (passant de 2,03 à 2,53 millions). Dans un état des lieux daté du 21 septembre 2005 établi entre la Direction de la santé publique et de la prévoyance sociale du canton de Berne (SAP) et la Fondation THB, la SAP a garanti que le montant supplémentaire de 0,5 million de francs serait alloué pour 2005 déjà. Cependant, étant donné que cette somme ne peut plus être investie en 2005, il est prévu de l'affecter au futur fonds de compensation. Ainsi, sous réserve de l'aval du canton, le montant de 0,5 million de francs sera versé en faveur de ce fonds.

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, aux charges d'intérêts ainsi que diverses autres charges.

Dépenses extraordinaires

Ces dépenses sont liées aux coûts de la réorganisation, en particulier dans les domaines informatique et administratif.

Bericht der Kontrollstelle

an den Stiftungsrat der

Stiftung Behindertentransport Kanton Bern, Bern

Als Kontrollstelle haben wir die Buchführung und die Jahresrechnung (Bilanz, Betriebsrechnung und Anhang) der Stiftung Behindertentransport Kanton Bern für das am 31. Dezember 2005 abgeschlossene Geschäftsjahr geprüft.

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

Unsere Prüfung erfolgte nach den Grundsätzen des schweizerischen Berufsstandes, wonach eine Prüfung so zu planen und durchzuführen ist, dass wesentliche Fehlansagen in der Jahresrechnung mit angemessener Sicherheit erkannt werden. Wir prüften die Posten und Angaben der Jahresrechnung mittels Analysen und Erhebungen auf der Basis von Stichproben. Ferner beurteilten wir die Anwendung der massgebenden Rechnungslegungsgrundsätze, die wesentlichen Bewertungsentscheide sowie die Darstellung der Jahresrechnung als Ganzes. Wir sind der Auffassung, dass unsere Prüfung eine ausreichende Grundlage für unser Urteil bildet.

Gemäss unserer Beurteilung entsprechen die Buchführung und die Jahresrechnung dem schweizerischen Gesetz, der Stiftungsurkunde und dem Reglement.

Wir empfehlen, die vorliegende Jahresrechnung zu genehmigen.

Bern, 10. April 2006

BDO Visura



Thomas Stutz
dipl. Wirtschaftsprüfer
Leitender Revisor



i. V. Thomas Schwab
Betriebsökonom FH

Beilagen

Jahresrechnung

Bilanz

Aktiven	31.12.2005	31.12.2004
	CHF	CHF
Umlaufvermögen		
Flüssige Mittel	1'605'569.00	0.00
Andere Forderungen	410.60	0.00
	1'605'979.60	0.00
Aktive Rechnungsabgrenzungen	0.00	2'252'000.00
Total Aktiven	1'605'979.60	2'252'000.00
Passiven	31.12.2005	31.12.2004
	CHF	CHF
Fremdkapital		
Kurzfristige Verbindlichkeiten		
Bankschulden	0.00	31'176.95
Fester Vorschuss	0.00	550'000.00
Passive Rechnungsabgrenzungen	322'034.75	674'007.40
	322'034.75	1'255'184.35
Langfristige Verbindlichkeiten		
Rückstellungen	105'266.35	145'266.35
	105'266.35	145'266.35
	427'301.10	1'400'450.70
Eigenkapital		
Stiftungskapital		
Stand 01.01.	761'040.10	743'226.10
Zugang	320.00	17'814.00
Jahresgewinn	0.00	0.00
Stand 31.12.	761'360.10	761'040.10
Fonds Investitionen/Sicherheit		
Stand 01.01.	40'509.20	46'659.20
Zunahme/Abnahme	0.00	-6'150.00
Stand 31.12.	40'509.20	40'509.20
Fonds "Härtefälle"		
Stand 01.01.	50'000.00	0.00
Zunahme/Abnahme	250'000.00	50'000.00
Stand 31.12.	300'000.00	50'000.00
Ausgleichsfonds		
Stand 01.01.	0.00	0.00
Zunahme/Abnahme	76'809.20	0.00
Stand 31.12.	76'809.20	0.00
	1'178'678.50	851'549.30
Total Passiven	1'605'979.60	2'252'000.00

Betriebsrechnung

	2005 CHF	2004 CHF
Betriebsertrag		
Fahrtenertrag / Selbstbehalt	613'577.00	1'206'751.10
Beiträge des Bundesamtes für Sozialversicherungen (2004)	5'786.00	2'150'000.00
Erhaltene Subventionen des Kantons	2'030'000.00	2'030'500.00
Zinsertrag	1'173.05	0.00
	2'650'536.05	5'387'251.10
Betriebsaufwand		
Fahrtenaufwand brutto	2'074'925.00	4'835'779.05
Personalaufwand	244'979.60	256'270.45
Sachaufwand	33'542.45	48'690.50
Ausserordentlicher Aufwand	10'279.80	51'244.75
	2'363'726.85	5'191'984.75
Betriebsgewinn	286'809.20	195'266.35
Auflösung Rückstellung Reorganisation	40'000.00	0.00
Zuwelsung an Rückstellungen	0.00	-145'266.35
Zuwelsung an Fonds "Härtefälle"	-250'000.00	-50'000.00
Zuwelsung an Ausgleichsfonds	-76'809.20	0.00
Jahresgewinn	0.00	0.00

Betriebsrechnung Fonds

	2005 CHF	2004 CHF
Fondsergebnis		
Auszahlungen/Entnahmen Investitionen/Sicherheit	0.00	-6'150.00
Einzahlungen/Einlagen "Härtefälle"	250'000.00	50'000.00
Einzahlungen/Einlagen Ausgleichsfonds	76'809.20	0.00
Zunahme Fonds	326'809.20	43'850.00

DIE STIFTUNG UND IHR ZWECK

Die Ende 1997 gegründete Stiftung Behindertentransport löste 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 (Leistungsvereinbarungen) mit den Fahrdiensten im Kanton für sog. Freizeitfahrten (Schul- und Arbeitsfahrten werden durch die IV direkt finanziert).

Die Stiftung wahrt die Interessen Behinderter bei Verkehrsfragen auf allen Ebenen, insbesondere aber im Bereich Nahverkehr. Sie setzt sich für die Integration des Behindertentransportes in den öffentlichen Verkehr (ÖV) ein.

Die Stiftung hat gemeinnützigen Charakter und verfolgt keinerlei Erwerbszweck.

DIE ROLLENVERTEILUNG

Unsere **Kunden** sind mobilitätsbehinderte Menschen im Erwerbsalter ("IV-Alter") oder im AHV-Alter. Sie sind Inhaber der Fahrberechtigungskarte bzw. des Schweizer Behindertentransport-Ausweises.

Die **Fahrdienste** sind in der Regel lokale Taxiunternehmen. Es können aber auch Verträge mit Organisationen wie SIV-Fahrdienst, Rotkreuz-Fahrdienst etc. abgeschlossen werden.

Die **Beratungsstellen** PRO INFIRMIS / PRO SENECTUTE sind die Anlaufstellen für Personen, die einen Antrag auf Fahrberechtigung stellen wollen. Hier erhalten interessierte Personen auch Informationen zu Fragen der Mobilität.

Die **Regionalen Vertretungen** sind in der Regel Behindertenkonferenzen oder andere Organisationen, die sich für den Behindertentransport einsetzen und früher z.T. eigene Transportdienste unterhielten. Diese Organisationen übernehmen vor Ort folgende Aufgaben:

- regionale Kontakt- und Informationsstelle für Kunden, Fahrdienste usw.
- regionale Koordination, insbesondere mit dem ÖV, mit alternativen Transportdiensten usw. sowie regionale „Lobby“ (für behindertengerechten ÖV usw.)
- dezentrales Aufsichtsorgan / Qualitätskontrolle der lokalen Behindertenfahrdienste
- Mitarbeit und Mitsprache in der Stiftung (Stiftungsrat, Ausschuss usw.)

EINIGE ZAHLEN

Kapital: Das Startkapital der Stiftung betrug Fr. 500'000.— und wurde mit Hilfe folgender Institutionen zusammengetragen: Gesundheits- und Fürsorgedirektion des Kantons Bern, Bau- Verkehrs- und Energiedirektion des Kantons Bern, Stadt Bern, Stiftung Cerebral, Brändli-Stiftung, Helfer und Schlüter-Stiftung, Schweizerische Paraplegikerstiftung, Otto Gamma-Stiftung, Förderverein pro Betax, sowie Beiträge aller Mitglieder-Institutionen des VBBT.

Kennzahlen aus dem Jahr 2004 (gerundet):

- Anzahl Personen mit Fahrberechtigung im Kanton: 6'000
 - davon im AHV-Alter: 4'200
 - davon im IV-Alter: 1'800
- Fahrtzahlen (Freizeit) pro Jahr im Kanton: 120'000
 - davon AHV: 42'500
 - davon IV: 77'500

- Finanzierung:

Selbstbehalte	1'205'000
Subventionen Kt. Bern:	2'030'000
Subventionen BSV (nur für IV-Fahrten!)	2'180'000
- Durchschnittskosten pro Fahrt:

brutto (Gesamtdurchschnitt):	Fr. 39.90
------------------------------	-----------

DER KANTON BERN ALS AUFTRAGGEBER

Die sehr gute **Zusammenarbeit mit dem Kanton** ist einer der Hauptgründe für die Verbesserungen, die im Behinderten-transport in den vergangenen Jahren erzielt werden konnten. **“New public management”** (NPM) ist hierbei längst kein Fremdwort mehr. Als Beispiel sei das Subventionierungs-prozedere erwähnt, wie es heute gesteuert wird.

- Die Subventionen des Kantons werden aufgrund einer Gesamtplanung festgelegt und über einen **Leistungsauftrag** gesteuert
- Der Anteil der Regionen wird innerhalb dieses **Global-Budgets** in der kantonalen Organisation ausgehandelt
- Es besteht ein Controlling, unterstützt durch ein Management-Informationssystem

PARTNER DER STIFTUNG BEHINDERTENTRANSPORT

Als einer der wenigen Kantone subventioniert der **Kanton Bern** auch Fahrten für ältere Menschen, also nicht nur für Personen im Erwerbsalter. Dadurch ist der Kanton ein verlässlicher Partner für die Mobilität von Menschen mit Behinderungen.

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 hat sich gut bewährt.

Im Bereich Administration werden möglichst viele Arbeiten an **Behinderteninstitutionen** vergeben, so zum Beispiel an das 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 optimale Kombination und

ist sowohl kostenmässig als auch in bezug auf die Qualität eine sinnvolle Lösung.

AUSBLICK

Mit dem Wegfall der IV-Subventionen ab dem Jahr 2005 stehen tiefgreifende Veränderungen bevor. Werden nicht alternative Finanzierungsmöglichkeiten gefunden, ist das flächendeckende Angebot an Behindertenfahrdiensten im Kanton Bern und an vielen anderen Orten in der Schweiz gefährdet.

Mit der Aufstockung des Budgets um 0,5 Mio. Franken jährlich hat der Grosse Rat des Kantons Bern im Frühjahr 2005 ein erstes Zeichen gesetzt. Eine Analyse des gesamten Behindertentransportes durch die Gesundheits- und Fürsorgedirektion des Kantons Bern soll weitere Aufschlüsse über die finanzielle und strukturelle Zukunft dieser wichtigen Dienstleistung ergeben.

Mit der zunehmend behindertengerechten Gestaltung des öffentlichen Verkehrs wird sich 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 / Christe, Muriel / Hofer, Margareta / Frey, Jörg / Gerussi, Maurice / Imhof, Marcel / Leupi, Robert / Riva, Bruno / Schenk, Marcel / Stadelmann Josef / Vonderach, Martin

Geschäftsleitung: Dr. Ronald Liechti

