

20  
21

*JAHRESBERICHT*  
*RAPPORT ANNUEL*

Stiftung



**Behindertentransport Kanton Bern**

Fondation transports-handicap du canton de Berne

# INHALT

|   |    |
|---|----|
| Vorwort .....                           | 3  |
| Fast ein «normales» Jahr...? .....      | 6  |
| 2021 in Zahlen .....                    | 7  |
| Umfrage zur Qualität des Angebots ..... | 10 |
| Laufende Projekte .....                 | 18 |
| Organe der Stiftung .....               | 20 |
| Hinweise zur Jahresrechnung 2021 .....  | 21 |
| Kurzportrait Stiftung BTB .....         | 29 |

# SOMMAIRE

|   |    |
|---|----|
| Avant-propos .....                              | 4  |
| Vous avez dit « normal » ? .....                | 6  |
| 2021 en chiffres .....                          | 8  |
| Sondage sur la qualité de l'offre .....         | 14 |
| Projets en cours .....                          | 19 |
| Organes de la Fondation .....                   | 20 |
| Commentaires sur les comptes annuels 2021 ..... | 22 |

## **Impressum**

Auflage: 2500 Exemplare

Foto: © Pipat Yapathanasap, shutterstock.com

Gestaltung und Druck: Länggass Druck Bern

Das Jahr 2021 war für die Stiftung BTB ein besonderes und auch anspruchsvolles Jahr. Ich möchte aus meiner Sicht ein paar Aspekte erwähnen. Im Jahresbericht finden Sie zu einzelnen Punkten weitere Ausführungen.

Wie wir alle waren auch die Stiftung BTB, die Fahrdienste und unsere Kundschaft von der **COVID-Pandemie** betroffen. Die Anzahl der Fahrten hat im Vergleich zum Jahr 2020 zwar deutlich zugenommen, liegt aber noch immer unter jener von 2019. Hoffen wir, dass sich die Situation weiter entspannt und damit die Fahrtenzahl wieder auf das «Vor-Pandemie-Niveau» ansteigt.

Auf den 1. Januar 2022 tritt das neue **«Gesetz über die sozialen Leistungsangebote» (SLG)** in Kraft, welches auch die Grundlage für den Behindertentransport bildet. Vorneweg, und das ist ganz wichtig: Für unsere Kundschaft ändert sich mit dem neuen Gesetz nichts.

Viele der heutigen Aufgaben der Stiftung BTB bleiben unverändert, eine wesentliche Änderung sieht das Gesetz aber vor: Bis jetzt haben wir mit den akkreditierten Fahrdiensten, also jenen Fahrdiensten, welche vergünstigte Fahrten zur sozialen Teilhabe anbieten dürfen, Verträge abgeschlossen. Neu sind wir verpflichtet, allen akkreditierten Fahrdiensten (oder Fahrgemeinschaften) eine Verfügung auszustellen. Damit beauftragt die Gesundheits-

Sozial und Integrationsdirektion die Stiftung BTB mit einer hoheitlichen Aufgabe. Weil wir keinerlei Erfahrung mit dem Ausstellen von Verfügungen haben, liessen wir uns von spezialisierten Anwälten beraten und unterstützen, damit die Verfügungen juristisch korrekt sind. Mit den entwickelten Vorlagen für unterschiedliche Situationen sind wir damit gut gerüstet, um in den ersten Monaten des Jahres 2022 die Verfügungen zu erlassen.

Im Sommer haben wir die Fahrdienste über die anstehenden Veränderungen orientiert, die Verträge auf Ende April 2022 gekündigt und sie über das weitere Vorgehen informiert. Geplant ist, dass wir in den ersten Monaten 2022 allen bereits akkreditierten Fahrdiensten eine Verfügung ausstellen, sofern sie die Vorgaben gemäss Akkreditierungsrichtlinien weiterhin erfüllen.

In diesem Jahr haben wir bei unseren Kundinnen und Kunden wieder eine **Zufriedenheitsumfrage** durchgeführt. Es freut mich sehr, dass die Zufriedenheit generell hoch bis sehr hoch ist, auch wenn sie im Vergleich mit der letzten Befragung von 2017 etwas tiefer ist. Wir konnten die Resultate im Stiftungsrat noch nicht diskutieren, werden dies aber im Jahr 2022 tun und die nötigen Schlussfolgerungen daraus ziehen.

Im Jahr 2021 startete eine umfassende **Versorgungsstudie zum Behindertentransport** in der ganzen Schweiz, welche

vom Geschäftsführer der Stiftung BTB, Dr. Ronald Liechi, massgebend initiiert wurde. Ich bin gespannt auf die Resultate und zuversichtlich, dass die Studie wichtige Grundlagen zur Verbesserung des Angebots und der Finanzierung liefern wird.

Stiftung BTB  
Die Präsidentin:



Annette Gfeller

## AVANT-PROPOS

2021 a été une année particulière et difficile pour la Fondation THB. J'en aborde quelques aspects ici, qui sont détaillés dans les pages suivantes du rapport annuel.

La **pandémie de COVID-19** n'a épargné personne – de nous-mêmes à notre clientèle, en passant par les services de transport et la Fondation THB. Le nombre de courses a sensiblement augmenté par rapport à 2020, mais il se situe toujours en-deçà de celui de 2019. Nous espérons que l'embellie se poursuivra et que le niveau des courses renouera avec les chiffres d'avant la pandémie.

La **loi sur les programmes d'action sociale (LPASoc)** est entrée en vigueur le 1<sup>er</sup> janvier 2022. Elle constitue, entre autres, la base du transport des personnes handicapées. Précisons tout d'abord que cette nouvelle loi ne change rien pour notre clientèle ni pour la plupart des tâches assumées par la Fondation THB. Cela dit, la LPASoc entraîne tout de même une modification d'importance : jusqu'ici,

nous avons collaboré avec les services de transport accrédités, c'est-à-dire avec ceux qui étaient autorisés à proposer des courses à prix réduit en vue de favoriser la participation des personnes handicapées à la vie sociale, sur la base de contrats. Désormais, nous sommes tenus d'établir une décision pour chaque service de transport (ou communauté de transport) accrédité. La Fondation THB est ainsi investie d'une tâche souveraine par la Direction de la santé, des affaires sociales et de l'intégration (DSSI). Comme nous n'avions pas d'expérience en la matière, nous avons fait appel à des juristes spécialisés, qui nous ont conseillés et soutenus dans cette démarche pour que les documents en question soient juridiquement irréprochables. Nous disposons maintenant de modèles pour les différents cas de figure potentiels et serons en mesure de rédiger les décisions au cours des premiers mois de 2022.

L'été dernier, nous avons informé les services de transport des changements à venir, résilié les contrats pour fin avril 2022 et communiqué sur les prochaines étapes.

Selon notre calendrier, nous allons préparer une décision au cours des premiers mois de 2022 pour tous les services déjà accrédités qui remplissent les critères énoncés dans les directives d'accréditation.

En 2021, nous avons à nouveau mené un **sondage sur la qualité de l'offre** auprès de notre clientèle, qui a révélé un degré de satisfaction élevé à très élevé, ce dont nous nous réjouissons, même s'il est un peu inférieur à celui du sondage de 2017. Nous n'avons pas encore eu l'occasion de discuter de ces résultats au sein du Conseil de fondation, mais nous le ferons dans le courant de cette année et en tirerons les conclusions qui s'imposent.

En 2021, une **étude globale sur l'offre en matière de transport pour personnes handicapées** a été lancée dans toute la Suisse, en particulier grâce à l'impulsion du directeur de la Fondation THB, Ronald Liechti. J'ai hâte de connaître les résultats de cette enquête lesquels, j'en suis convaincue, fourniront des bases déterminantes pour améliorer l'offre et renforcer le financement.

Fondation THB  
La présidente :

A handwritten signature in blue ink, appearing to read 'Annette Gfeller', written in a cursive style.

Annette Gfeller

## FAST EIN «NORMALES» JAHR ...?

Nach einem Corona-bedingt harten Winter für Fahrdienste und Kundschaft keimte gegen Mitte Jahr Hoffnung auf eine baldige Beendigung der Pandemie auf. Es sollte zwar anders kommen – doch ab dem Monat Juni war zeitweise fast alles wie «normal»: Die Leute waren unterwegs; die Umsätze der BTB-Fahrdienste bewegten sich nur noch etwa 5% unter den Ergebnissen von 2019, während die Statisti-

ken zu Beginn des Jahres noch Werte von 25% unter dem «Vor-Corona-Niveau» gezeigt hatten.

Ab Oktober kam dann die nächste Pandemie-Welle – und damit wieder etwas mehr Unsicherheit. Ende Jahr war noch nicht klar, was der zweite «Corona-Winter» noch bringen sollte.

## VOUS AVEZ DIT «NORMAL» ? ...

Après un hiver rude pour les services de transport et la clientèle en raison du coronavirus, le printemps 2021 portait des germes d'espoir quant à la fin de la pandémie. L'amélioration a été plus lente qu'escompté mais, à partir du mois de juin, la situation était revenue à la « normale » – ou presque : les personnes ont recommencé à se déplacer, comme l'attestent les chiffres d'affaires des services de transport accrédités par la Fondation

THB. Ces résultats sont inférieurs de seulement 5 % environ aux résultats de 2019, alors que les statistiques du début de l'exercice affichaient encore –25 % par rapport à l'« avant-pandémie ».

Octobre a vu une nouvelle vague de la pandémie arriver, accompagnée de son lot d'incertitudes. À la fin de 2021, nous ne savions pas encore ce que nous réserverait le deuxième « hiver du coronavirus ».

Das vergangene Jahr war geprägt durch eine Erholung und Stabilisierung der Fahrtenzahlen und Umsätze.

Kantonsweit wurden rund **141 700 Freizeitfahrten** durchgeführt, das sind 13 300 mehr als im Vorjahr. Pro Monat waren es im Durchschnitt ca. 11 800 Fahrten (Vorjahr 10 700).

Der Anteil der **IV-Fahrten** betrug 33% (wie im Vorjahr); die **AHV-Transporte** erreichten somit 67%.

Der Anteil der **Rollstuhltransporte** lag bei 36% (Vorjahr 33%), die Fussgängerfahrten hatten einen Anteil von 64%.

Die Zahl der registrierten **berechtigten Personen** belief sich Ende des Jahres auf 5530, davon 1360 (25%) im IV-Alter und 4170 (75%) im AHV-Alter. 4088 Personen haben das Angebot im Berichtsjahr mindestens einmal genutzt (1011 IV, 3077 AHV). Der Anteil der **«aktiven»** Berechtigten betrug somit rund 74%. Die Zahl der Aktiven ist im IV-Bereich nur ganz leicht höher als im AHV-Bereich.

Die durchschnittliche **jährliche Fahrtenzahl pro berechtigten Benutzer** belief sich im IV-Bereich auf ca. 34 Fahrten (Vorjahr 28), im AHV-Bereich auf 23 (Vorjahr 18). Im Durchschnitt aller Fahrberechtigten betrug die Anzahl der Transporte pro Person und Jahr **26**.

Der für Fahrten zur Verfügung stehende **Nettobetrag pro berechnete Person** (ohne Verwaltungskosten) betrug im Jahr 2021 rund Fr. 975.–; im Jahr 2008 waren es noch rund Fr. 1080.– gewesen.

Die **Bruttokosten pro Fahrt** betragen Fr. 44.05 (Vorjahr Fr. 44.45).

**Marktanteile:** Die Marktleader im Kanton sind: Betax (18% – Tendenz leicht sinkend), Nova Taxi (17% – steigend), Flexmobil (10% – leicht sinkend), Bären Taxi (8% – leicht sinkend), Betradi (8% – leicht steigend). Der weitaus grösste Teil des Geschäfts findet nach wie vor im Grossraum Bern statt.

**Transportdienste:** Im Jahr 2021 waren kantonsweit 60 akkreditierte Transportdienste im Einsatz für die BTB-Kundschaft.

Der **Selbstbehalt** der Kunden betrug rund Fr. 1 700 000.–. Das sind ca. 27% der Brutto-Fahrtkosten. Pro Einzelfahrt bezahlte der Fahrgast im Durchschnitt rund Fr. 12.– (wie im Vorjahr).

Der ordentliche **Verwaltungsaufwand** lag im vergangenen Jahr bei ca. Fr. 460 000.– (Vorjahr Fr. 445 000.–); das entspricht rund 6,8% des Gesamtaufwandes inkl. Kundenanteil (Vorjahr 7,2). Pro Fahrt betrug der Verwaltungsaufwand Fr. 3.25 (Vorjahr 3.47).

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

|                       | 2021               | 2020               |
|-----------------------|--------------------|--------------------|
| Bern Stadt und Region | 2 810 000.–        | 2 685 000.–        |
| Biel-Seeland          | 625 000.–          | 505 000.–          |
| Emmental-Oberaargau   | 180 000.–          | 150 000.–          |
| Berner Oberland       | 515 000.–          | 495 000.–          |
| Laupen / Konolfingen  | 400 000.–          | 305 000.–          |
| Berner Jura           | 25 000.–           | 15 000.–           |
| <b>Total</b>          | <b>4 555 000.–</b> | <b>4 155 000.–</b> |

## 2021 EN CHIFFRES

L'exercice écoulé a été marqué par une reprise et une stabilisation du nombre de courses et des chiffres d'affaires.

En 2021, quelque **141 700 courses pour les loisirs** ont été effectuées sur le territoire cantonal – soit 13 300 de plus qu'en 2020 –, ce qui correspond à une moyenne d'environ 11 800 courses mensuelles (2020 : 10 700).

La part des déplacements **AI** a représenté 33 % (comme l'année précédente), et celle du transport des personnes en âge **AVS**, 67 %.

La part des **transports de personnes en fauteuil roulant** s'est inscrite à 36 % (2020 :

33 %) et celle des déplacements en véhicule normal (« piétons »), à 64 %.

À la fin de l'exercice sous revue, le nombre des **ayants droit** enregistrés s'inscrivait à 5530 personnes, dont 1360 (25 %) en âge AI et 4170 (75 %) en âge AVS. 4088 personnes ont utilisé l'offre au moins une fois au cours de 2021 (1011 AI, 3077 AVS). La part des ayants droit « **actifs** » s'est ainsi établie à quelque 74 %, avec une très légère prédominance du domaine AI par rapport au domaine AVS.

En moyenne **annuelle, chaque usager ayant droit** en âge AI a commandé environ 34 courses (28 en 2020) et chaque usager

en âge AVS, 23 courses (18 en 2020). Tous ayants droit confondus, la moyenne par personne et par année s'inscrit à 26 trajets.

Le **montant net disponible par ayant droit** en 2021 (sans les frais administratifs) avoisinait les 975 francs ; en 2008, ce montant atteignait encore 1080 francs.

Le **coût brut par course** s'est élevé à 44 fr. 05 (contre 44 fr. 45 en 2020).

**Parts de marché** : les leaders du marché du canton de Berne sont Betax (18 %, en léger recul), Nova Taxi (17 %, en hausse), Flexmobil (10 %, en léger recul), Bären Taxi (8 %, en léger recul), Betradi (8 %, en légère hausse). L'agglomération bernoise continue de mobiliser la majorité des courses.

**Services de transport**: durant l'exercice 2021, 60 prestataires de services de transport accrédités ont assuré la prise en charge de la clientèle de la Fondation THB à l'échelle du canton.

La **franchise** des clients a atteint quelque 1 700 000 francs, soit environ 27 % du coût brut des courses. Par course simple, l'utilisateur a payé près de 12 francs en moyenne (comme en 2020).

Les **charges administratives** ordinaires se sont élevées à environ 460 000 francs (2020 : 445 000 fr.), ce qui représente environ 6,8 % des dépenses totales, y compris la part des clients (exercice précédent : 7,2 %). Par course, la charge administrative s'est inscrite à 3 fr. 25 (3 fr. 47 en 2020).

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

|                          | 2021               | 2020               |
|--------------------------|--------------------|--------------------|
| Ville et région de Berne | 2 810 000.–        | 2 685 000.–        |
| Bienne-Seeland           | 625 000.–          | 505 000.–          |
| Emmental / Haute-Argovie | 180 000.–          | 150 000.–          |
| Oberland bernois         | 515 000.–          | 495 000.–          |
| Laupen / Konolfingen     | 400 000.–          | 305 000.–          |
| Jura bernois             | 25 000.–           | 15 000.–           |
| <b>Total</b>             | <b>4 555 000.–</b> | <b>4 155 000.–</b> |

# UMFRAGE ZUR QUALITÄT DES ANGEBOTS

Im Herbst 2021 wurde ein Fragebogen an alle berechtigten Personen verschickt, die bis zu diesem Zeitpunkt des Jahres mindestens einmal einen Transportdienst benutzt hatten.

Von 3774 Fragebogen wurden 1890 ausgefüllt zurückgesandt, was gut 50% entspricht. Der sehr hohe **Rücklauf** zeigt das Interesse der Kundschaft, Rückmeldungen zum Angebot im Bereich der subventionierten Freizeitfahrten und insbesondere zur Qualität der Fahrdienste zu geben.

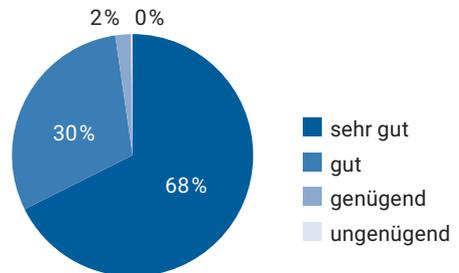
*«Es freut mich sehr,  
dass die Zufriedenheit  
generell hoch  
bis sehr hoch ist.»*

Bei den ersten Fragen ging es um **Erreichbarkeit, Pünktlichkeit / Zuverlässigkeit** und **Verfügbarkeit**. Im Zentrum stehen zum Beispiel folgende Fragen:

- Wie gut ist der Fahrdienst bei einer telefonischen Bestellung erreichbar? Nimmt überhaupt jemand ab?
- Erscheint das Fahrzeug zum vereinbarten Zeitpunkt oder muss ich am Strassenrand auf das Taxi warten? Kann ich mich auf den Anbieter verlassen – oder werde ich gar «vergessen»?
- Wie steht es mit der Verfügbarkeit? Gibt es insbesondere die Möglichkeit, «spontan» zu fahren oder muss vorbestellt werden? Hat der Anbieter auch zu Stosszeiten genügend Kapazität? Wie sieht es aus an Randzeiten und am Wochenende?

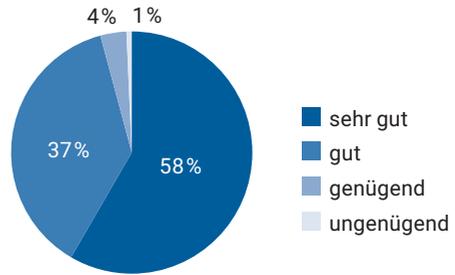
## Erreichbarkeit für Bestellung

Auf der vierstufigen Skala (sehr gut / gut / genügend / ungenügend) wurde die Erreichbarkeit in 68% der Fälle mit «sehr gut» bewertet (2017: 70%). Nur gerade 2% fanden die Erreichbarkeit «genügend» und gar niemand «ungenügend».



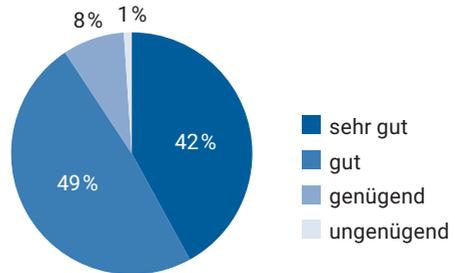
### Pünktlichkeit

Recht gut wird auch die Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit bewertet. Mit 58% «sehr gut» ist dieser Wert gegenüber 2017 (66%) aber merklich tiefer.



### Verfügbarkeit

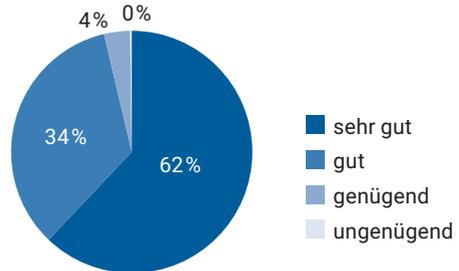
Wie erwartet befriedigt die Verfügbarkeit mit 42% «sehr gut» (2017: 44%) etwas weniger: Zur «Rush Hour» gibt es des Öfteren Engpässe. Unter den gegebenen Umständen kann aber auch dieses Ergebnis als recht gut bezeichnet werden, zumal da nur gerade 1% der Befragten die Verfügbarkeit als «ungenügend» bewertet:



### Hilfestellung

Bei den Fragen nach Hilfestellung und Betreuung steht das Fahrpersonal im Fokus:

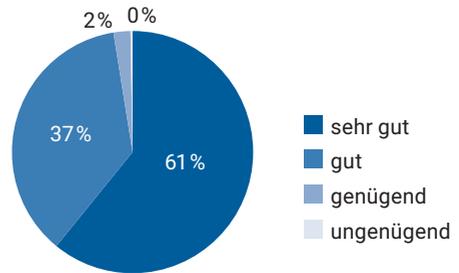
- Hilft man mir beim Ein- und Aussteigen?
- Erhalte ich bei Bedarf besondere Unterstützung, wie z. B. Begleitung zur Haus- / Wohnungstüre?



Nur gerade 4% der Fahrgäste beurteilten diese Aspekte mit «genügend». Das heisst, die grosse Mehrheit der Kundschaft ist mit dem Fahrpersonal zufrieden bis sehr zufrieden. Die Bewertung «sehr gut» liegt mit 62% gegenüber 2017 (69%) aber etwas tiefer.

## Sicherheitsvorrichtungen

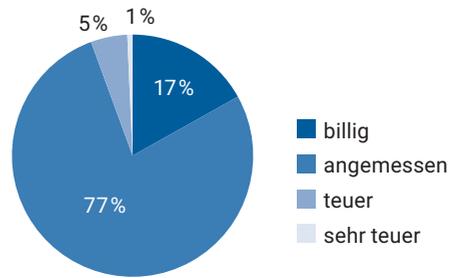
Der Aspekt der Sicherungs- und Haltevorrichtungen im Fahrzeug – insbesondere für Rollstühle – wurde in 98% der Fälle als «gut» oder «sehr gut» bezeichnet. Bei den 2% «genügend» liegt aber noch Verbesserungspotential: Bei der Sicherheit sollte es keine «halben Sachen» geben. Auch hier liegt der Anteil «sehr gut» mit 61% leicht tiefer als 2017 (63%).



## Preis der Fahrt

Ein wichtiger Punkt bei der Gesamtbeurteilung des Angebots ist auch der Preis:

- Wie sehen die Fahrgäste den zu entrichtenden «Selbstbehalt»?
- Ist er günstig, gerade angemessen oder zu teuer?



Es überrascht nicht, dass hier der Zufriedenheitsgrad etwas tiefer liegt. Immerhin beurteilen 17% der Nutzenden den Selbstbehalt als «billig» (das sind sogar mehr als 2017: 15%) und 77% als angemessen (2017 78%).

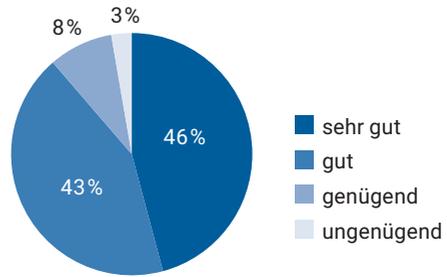
Bekanntlich ist der zu entrichtende Preis für eine Fahrt mit dem Behindertentaxi um ein Vielfaches teurer als beim Transport mit dem öffentlichen Verkehr. Trotzdem haben nur gerade 6% der Fahrgäste den Preis als «teuer» oder «sehr teuer» bezeichnet (2017: 7%).

## Kontingent

Zu guter Letzt spielt auch die zur Verfügung stehende Anzahl Fahrten eine Rolle:

- Reicht das «Kontingent» aus?
- Erhalte ich damit genügend Mobilität?

89% der Berechtigten haben mit dem Kontingent kaum Probleme (2017 waren es 90%). Für 8% der Nutzenden ist die Fahrtenzahl knapp, für 3% reicht sie gar nicht.



## Vergleich mit 2017

Die letzte Kundenumfrage im Kanton Bern wurde vor 4 Jahren durchgeführt. Die Fragestellungen und die Bewertungsskala blieben unverändert.

Die Ergebnisse fielen im Berichtsjahr etwas weniger gut aus als 2017. Da es sich allerdings nur um leichte Verschiebungen zwischen «sehr gut» und «gut» handelt, lässt sich über die Gründe nur spekulieren. So ist zum Beispiel zu berücksichtigen, dass sich die Fahrdienste durch die Corona-Pandemie seit vielen Monaten in einer schwierigen Situation befinden. Denkbar ist auch, dass ein Teil der Kundschaft durch das in den vergangenen 20 Jahren kontinuierlich ausgebaute Angebot nun eine etwas kritischere Anspruchshaltung an den Tag legt. Trotzdem der leicht «schlechteren» Bewertung (etwa auf dem Niveau der Umfrage von 2014) kann aber insgesamt von einem sehr guten Feedback für die Transportdienste gesprochen werden.

Bei den Aspekten «Preis» und «Kontingent» liegen die Bewertungen zwar etwas tiefer als beim Transportangebot. Gemessen am bescheidenen Ausmass an Mobilität und dem hohen Preis, den die Fahrgäste dafür bezahlen müssen, ist aber das Resultat der Umfrage schon fast «zu gut». Das mag damit zusammenhängen, dass ein grosser Teil der Berechtigten nach wie vor froh ist, überhaupt von einem subventionierten Mobilitäts-Angebot profitieren zu können.

# SONDAGE SUR LA QUALITÉ DE L'OFFRE

Dans le courant de l'automne 2021, un sondage sur la qualité de l'offre a été envoyé à toutes les personnes ayant droit qui avaient déjà fait appel à un service de transport au moins une fois dans l'année.

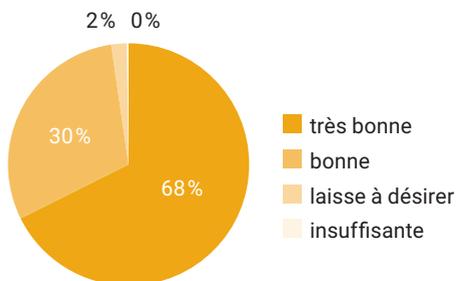
Sur les 3774 questionnaires envoyés, 1890 nous ont été retournés dûment complétés. Ce **taux de retour** très élevé (50 %) démontre l'intérêt de la clientèle à donner son avis sur l'offre de courses pour les loisirs subventionnées en général et sur la qualité des services de transport en particulier.

Les premières questions portaient sur la **réservation / disponibilité téléphonique, la ponctualité / fiabilité** et la **disponibilité**. Quelques exemples :

- Comment jugez-vous la disponibilité téléphonique ? Quelqu'un répond-il au téléphone ?
- Le véhicule arrive-t-il à l'heure convenue ou devez-vous attendre le taxi au bord de la route ? Pouvez-vous vous fier au prestataire ou est-ce qu'il vous « oublie » ?
- Qu'en est-il de la disponibilité ? Les courses « spontanées » sont-elles possibles ou faut-il toujours commander les courses à l'avance ? Le prestataire a-t-il suffisamment de capacités pendant les heures de pointe également ? Qu'en est-il durant les heures creuses et le week-end ?

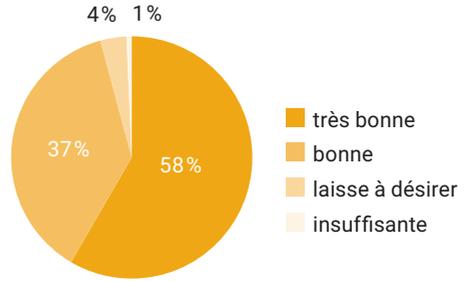
## Réservation d'une course / Disponibilité téléphonique

Sur une échelle à quatre niveaux (très bonne / bonne / laisse à désirer / insuffisante), la disponibilité téléphonique a été jugée « très bonne » par 68 % des répondants (2017 : 70 %). Seuls 2 % des ayants droit ont estimé qu'elle laissait à désirer, et personne ne l'a jugée insuffisante.



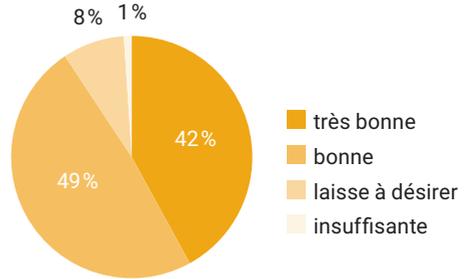
### Ponctualité

La ponctualité et la fiabilité ont elles aussi été bien notées ; avec un taux de 58 % de « très bonnes », on observe cependant une détérioration sensible par rapport au sondage de 2017 (66 %).



### Disponibilité

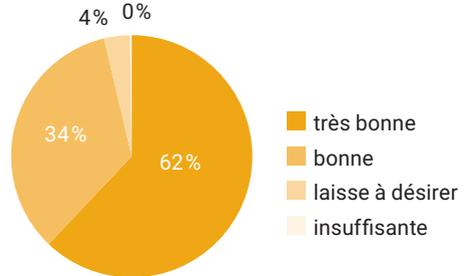
Comme on pouvait s'y attendre, seuls 42 % des répondants ont jugé la disponibilité en cas de réservation de dernière minute « très bonne », contre 44 % en 2017. Ils déplorent une indisponibilité fréquente aux heures de pointe. Compte tenu des circonstances, ce résultat peut néanmoins être considéré comme plutôt bon, d'autant que seul 1% des sondés considère cette disponibilité comme « insuffisante ».



### Amabilité et aide apportée

S'agissant de l'amabilité et de l'aide apportée, les questions concernaient surtout le personnel des services de transport :

- Vous fournit-on de l'assistance pour monter et descendre du véhicule ?
- Bénéficiez-vous d'une aide particulière en cas de besoin, p. ex. accompagnement jusqu'à la porte de votre maison ?

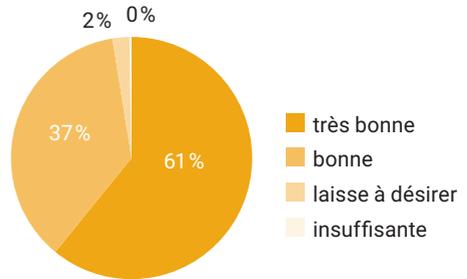


Seuls 4 % des usagers jugent que ces points « laissent à désirer ». Autrement dit, la grande majorité de la clientèle est satis-

faite, voire très satisfaite des services fournis par le personnel des services de transport. L'appréciation « très bonnes » a toutefois reculé de 7 points depuis 2017, passant de 69 % à 62 %.

### Dispositifs de sécurité

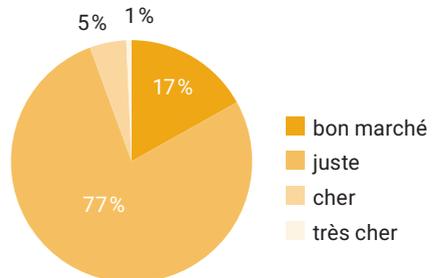
Les **dispositifs de sécurité et de maintien** dans les véhicules – en particulier pour les fauteuils roulants – ont été évalués « bons » ou « très bons » dans 98 % des cas. Les 2 % restants estiment que ces systèmes « laissent à désirer », ce qui indique un potentiel d'amélioration : en matière de sécurité, la « demi-mesure » n'est pas une option. Ici aussi, la part des « très bons » (61 %) accuse un léger repli par rapport à 2017 (63 %).



### Prix de la course

Le **prix de la course** constituait un critère essentiel de l'évaluation globale de notre offre :

- Comment jugez-vous le prix de la course (**franchise**) ?
- Selon vous, est-il bon marché, juste, cher ou très cher ?



Sans surprise, le degré de satisfaction est un peu plus bas ici. Il n'en reste pas moins que 17 % des usagers considèrent la franchise comme « bon marché » – donc plus qu'en 2017 (15 %) et 77 %, comme « juste » (2017 : 78 %).

On le sait, une course avec un service de taxi-handicap coûte bien plus cher qu'avec les transports publics. Il n'empêche, seuls

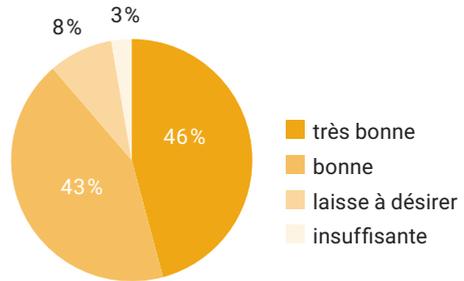
6 % des usagers estiment que le prix est « cher » ou « très cher » (2017 : 7 %).

### Nombre de courses subventionnées (contingent)

Le nombre de courses disponibles joue lui aussi un rôle :

- Le « contingent » est-il suffisant ?
- Vous permet-il une mobilité suffisante ?

89 % des ayants droit n'ont pour ainsi dire rencontré aucun problème de contingent (contre 90 % en 2017). Pour 8 % des usagers, le nombre de courses laisse à désirer, et il est insuffisant pour 3 % des répondants.



### Comparaison avec les résultats de 2017

Le dernier sondage mené dans le canton de Berne remonte à quatre ans. Les questions et l'échelle d'évaluation n'ont pas été modifiées.

D'une manière générale, les résultats obtenus en 2021 sont un peu moins bons que ceux de 2017, mais on ne peut que spéculer sur les légères oscillations observées entre « très bon » et « bon ». Ainsi, par exemple, les services de transport évoluent depuis plusieurs mois dans une situation pour le moins tendue du fait de la pandémie. On peut aussi tenir compte du fait que les attentes d'une partie de la clientèle ont évolué au fil des améliora-

tions de l'offre ces vingt dernières années. Cependant, malgré la très faible dégradation de l'appréciation (qui s'inscrit aux alentours du niveau de 2014), on peut se réjouir du feed-back dans l'ensemble excellent donné aux services de transport.

Les aspects « prix » et « contingent » obtiennent une évaluation quelque peu inférieure à celle de l'offre de transport. Par rapport au volume restreint de mobilité et au prix élevé que les usagers doivent payer pour celle-ci, le résultat est néanmoins déjà presque « trop bon » ; il est peut-être dû au fait qu'une majorité des ayants droit reste reconnaissante de pouvoir profiter d'une offre de mobilité subventionnée.

# LAUFENDE PROJEKTE

## **Neue gesetzliche Grundlage für den subventionierten Behindertentransport**

Im November war es definitiv: Der Regierungsrat des Kantons Bern entschied, dass das durch den Grossen Rat verabschiedete neue «**Gesetz über die sozialen Leistungsangebote**» (SLG) am 1. Januar 2022 in Kraft treten würde.

Das SLG löst als gesetzliche Grundlage für den Behindertentransport das Sozialhilfegesetz (SHG) ab. Eine wesentliche Neuerung besteht darin, dass die Stiftung BTB bei der Akkreditierung von Anbietern **Verfügungen** auszustellen hat.

Die notwendigen Vorarbeiten für die Umsetzung waren Ende Jahr so weit fortgeschritten, dass einer plangemässen Umsetzung nichts mehr im Wege stehen sollte.

## **Studie zum Behindertentransport**

In Zusammenarbeit mit der Zürcher Hochschule für angewandte Wissenschaften (ZHAW) verfasste die Stiftung BTB ein Konzept für eine umfassende Versorgungsstudie, mitfinanziert durch das Eidg. Büro für die Gleichstellung von Menschen mit Behinderung (EBGB).

Zielgruppe sind Personen, die den öffentlichen Verkehr nicht oder nur mit Einschränkungen nutzen können und deshalb auf Behindertentransportdienste angewiesen sind.

Die Studie soll u. a. aus Sicht der Nutzenden von «ÖV-ergänzenden Fahrdiensten» in der Schweiz darlegen, in welchen Bereichen sie Einschränkungen in ihrer Mobilität erfahren, welche eine Benachteiligung gegenüber der restlichen Schweizer Bevölkerung darstellen

Ergänzend sind Einschränkungen, Versorgungs- und Finanzierungslücken für die betroffenen Personen aufzuzeigen und Handlungsempfehlungen zu notwendigen Verbesserungen der Mobilität zu entwickeln.

Das Projekt wurde im Frühjahr 2021 gestartet. Eine erste Auswertung von Gruppenbefragungen (sog. «Fokusgruppen») konnte gegen Ende Jahr vorgenommen werden.

Diese Ergebnisse bilden die Grundlage für den Hauptteil der Studie, eine gesamtschweizerische Umfrage bei Nutzenden der ÖV-ergänzenden Fahrdienste.

*«Eine wesentliche Neuerung besteht darin, dass die Stiftung BTB bei der Akkreditierung von Anbietern Verfügungen auszustellen hat.»*

## **Nouvelles bases légales pour le transport-handicap subventionné**

En novembre 2021, le Conseil-exécutif du canton de Berne a validé l'entrée en vigueur au 1<sup>er</sup> janvier 2022 de la nouvelle **loi sur les programmes d'action sociale (LPASoc)** adoptée par le Grand Conseil.

La LPASoc remplace la loi sur l'aide sociale (LASoc) en tant que base légale du transport-handicap. L'une des nouveautés essentielles de ce texte réside dans le fait que la Fondation THB doit désormais accréditer les prestataires **par voie de décision**.

À fin 2021, les travaux préparatoires en vue de la mise en œuvre étaient déjà en très bonne voie et devraient se poursuivre selon le calendrier établi.

## **Enquête sur l'offre de transport pour les personnes handicapées**

Conjointement avec l'Université des sciences appliquées de Zurich (ZHAW), la Fondation THB a élaboré un concept d'étude complète sur les prestations de transport ; cette étude sera cofinancée par le Bureau fédéral de l'égalité pour les personnes handicapées (BFEH).

Cette étude s'adresse aux personnes qui ne peuvent pas utiliser les transports publics (TP) ou seulement de manière limitée et qui ont donc besoin de l'offre des services de transport-handicap.

Elle vise notamment à connaître le point de vue des usagers des services de transport complémentaires aux TP en Suisse et à identifier les domaines dans lesquels ces personnes sont restreintes dans leur mobilité et, partant, désavantagées par rapport au reste de la population suisse.

L'enquête doit aussi permettre de mettre en évidence les limitations ainsi que les lacunes en matière de prestations et de financement dont souffrent les personnes concernées et, sur cette base, de développer des recommandations d'action visant à améliorer la mobilité.

Le projet a été lancé au printemps 2021. Une première évaluation d'enquêtes de groupes (groupes cibles) a été effectuée vers la fin de l'année.

Les résultats de cette évaluation forment la base de la partie principale de cette étude, qui consiste dans un sondage à l'échelle nationale auprès des usagers des services de transport complémentaires aux TP.

## ORGANE DER STIFTUNG

Infolge der Pandemie mussten die Beschlüsse der geplanten Frühjahrs-Sitzung des Stiftungsrats erneut auf dem Korrespondenzweg gefasst werden.

Die Oktobersitzung konnte wieder normal durchgeführt werden. Wichtige Entscheidungen u. a. im Bereich der Stiftungsstrukturen:

Die Aufgabenverteilung zwischen Stiftungsrat, Ausschuss und Geschäftsführung wurde den aktuellen Anforderungen angepasst. So wurden «doppelspurige» Abläufe eliminiert und ein Abgleich zwischen den Stiftungs-Reglementen und der Stellenbeschreibung für die Geschäftsführung vorgenommen.

## ORGANES DE LA FONDATION

Toujours en raison de la pandémie, le Conseil de fondation a dû prendre ses décisions par voie de correspondance dans le cadre de sa séance de printemps.

La réunion d'octobre a pu se tenir en présentiel. Elle a donné lieu à des décisions importantes, notamment en ce qui concerne les structures de la Fondation.

Ainsi, la répartition des tâches entre le Conseil de fondation, le Comité et le Secrétariat a été adaptée aux circonstances, ce qui a permis d'éliminer des processus redondants et d'harmoniser le descriptif de poste du Secrétariat avec les règlements de la Fondation THB.

# HINWEISE ZUR JAHRESRECHNUNG 2021

## **Erfolgsrechnung: Betriebsertrag**

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

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

|               |             |
|---------------|-------------|
| Subventionen  | 5 307 000.– |
| Selbstbehalte | 1 700 000.– |
| «Ertrag»      | 7 007 000.– |

|   |             |
|---|-------------|
| Bruttoaufwand Fahrten                     | 6 257 000.– |
| Verwaltung / ao. Aufwand / Rückstellungen | 500 000.–   |
| Aufwand                                   | 6 757 000.– |
| Überschuss                                | 250 000.–   |

## **Subventionen des Kantons**

Die Stiftung BTB hat im Berichtsjahr rund 141 700 Fahrten abgerechnet (Vorjahr 128 400), womit das im Leistungsvertrag festgelegte Kostendach von Fr. 5 842 200.– um rund Fr. 535 000.– unterschritten wurde.

## **«Gewinn»**

Der Überschuss erklärt sich dadurch, dass die Nettokosten pro Fahrt rund 1.80 tiefer waren als budgetiert. In «normalen» Jahren kann ein solcher Überschuss für die Finanzierung von zusätzlichen Fahrten verwendet werden. Der Überschuss des Jahres 2021 ist an den Kanton zurückzuerstatten, da der «Ausgleichsfonds» bereits die obere Limite von Fr. 500 000.– erreicht hat.

# COMMENTAIRES SUR LES COMPTES ANNUELS 2021

## **Compte de résultat : produit d'exploitation**

Le poste « Produit d'exploitation » du compte de résultat contient essentiellement les subventions du canton. Les franchises des usagers n'apparaissent quant à elles pas dans les comptes : elles sont encaissées directement par les services de transport, et la Fondation THB verse simplement la différence par rapport au prix de la course aux services de transport concernés. D'un point de vue technique, la Fondation THB reverse des subventions pour le transport-handicap d'usagers individuels.

Avec la prise en considération de la part des clients aux coûts, le compte de résultat se présenterait comme suit (chiffres arrondis) :

## **Subventions du canton**

En 2021, la Fondation THB a décompté quelque 141 700 courses (2020 : 128 400), représentant un montant en-deçà de 535 000 francs du plafond des coûts fixé à 5 842 000 francs dans le contrat de prestations.

## **Excédent**

L'excédent est dû à au fait que le coût net par course s'est révélé inférieur de quelque 1 fr. 80 à celui inscrit au budget. Dans les années « normales », un tel excédent peut être utilisé pour financer des courses supplémentaires. Pour 2021, le surplus de l'exercice sera remboursé au canton, le fonds de compensation ayant déjà atteint son plafond de 500 000 francs.

|   |             |
|---|-------------|
| Subventions                               | 5 307 000.– |
| Franchises                                | 1 700 000.– |
| Produit                                   | 7 007 000.– |
| <hr/>                                     |             |
| Dépenses brutes au titre des courses      | 6 257 000.– |
| Adm. / charges extraordinaires / réserves | 500 000.–   |
| Charges                                   | 6 757 000.– |
| Excédent                                  | 250 000.–   |



Tel. +41 31 327 17 17  
 Fax +41 31 327 17 38  
 www.bdo.ch

BDO AG  
 Hodlerstrasse 5  
 3001 Bern

**Bericht der Revisionsstelle zur eingeschränkten Revision**  
 an den Stiftungsrat der

**Stiftung Behindertentransport Kanton Bern, Bern**

Als Revisionsstelle haben wir die Jahresrechnung (Bilanz, Erfolgsrechnung und Anhang) der Stiftung Behindertentransport Kanton Bern für das am 31. Dezember 2021 abgeschlossene Geschäftsjahr geprüft.

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

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

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

Bern, 21. März 2022

BDO AG

Thomas Bigler

Zugelassener Revisionsexperte

ppa. Laurence Gilliéron

Leitende Revisorin

Zugelassene Revisionsexpertin

Beilagen  
 Jahresrechnung

## Bilanz

| <b>Aktiven</b>                              | <b>31.12.2021</b>   | <b>31.12.2020</b>   |
|---|---------------------|---------------------|
| <b>Umlaufvermögen</b>                       |                     |                     |
| Bankguthaben                                | 2'399'083.57        | 1'881'065.47        |
| <b>Flüssige Mittel und Wertschriften</b>    | <b>2'399'083.57</b> | <b>1'881'065.47</b> |
| Forderungen gegenüber Staat                 | 582.97              | 582.97              |
| <b>Forderungen</b>                          | <b>582.97</b>       | <b>582.97</b>       |
| <b>Aktive Rechnungsabgrenzung</b>           | <b>0.00</b>         | <b>8'274.00</b>     |
| <b>Umlaufvermögen</b>                       | <b>2'399'666.54</b> | <b>1'889'922.44</b> |
| <b>Aktiven</b>                              | <b>2'399'666.54</b> | <b>1'889'922.44</b> |
| <b>Passiven</b>                             |                     |                     |
| <b>Fremdkapital kurzfristig</b>             |                     |                     |
| Kreditoren                                  | 563'555.35          | 385'428.15          |
| Kurzfr. Verbindlichkeit ggü Dritten         | 26'000.00           | 0.00                |
| <b>Passive Rechnungsabgrenzung</b>          | <b>182'839.70</b>   | <b>2'431.20</b>     |
| <b>Fremdkapital kurzfristig</b>             | <b>772'395.05</b>   | <b>387'859.35</b>   |
| <b>Fremdkapital langfristig</b>             |                     |                     |
| Rückstellung Projekt "Medizinische Fahrten" | 8'185.10            | 12'687.65           |
| Rückstellung Informatiksystem               | 30'000.00           | 30'000.00           |
| Fonds Investition/Sicherheit                | 24'253.42           | 32'259.32           |
| Fonds Härtefälle                            | 52'755.00           | 52'755.00           |
| <b>Langfristige Rückstellungen</b>          | <b>115'193.52</b>   | <b>127'701.97</b>   |
| <b>Fremdkapital langfristig</b>             | <b>115'193.52</b>   | <b>127'701.97</b>   |
| <b>Fremdkapital</b>                         | <b>887'588.57</b>   | <b>515'561.32</b>   |
| <b>Eigenkapital</b>                         |                     |                     |
| <b>Stiftungskapital</b>                     | <b>761'040.10</b>   | <b>761'040.10</b>   |
| Ausgleichsfonds                             | 500'000.00          | 639'627.98          |
| <b>Jahresergebnis</b>                       | <b>251'037.87</b>   | <b>-26'306.96</b>   |
| <b>Eigenkapital</b>                         | <b>1'512'077.97</b> | <b>1'374'361.12</b> |
| <b>Passiven</b>                             | <b>2'399'666.54</b> | <b>1'889'922.44</b> |

| <b>Erfolgsrechnung</b>   | <b>31.12.2021</b>    | <b>31.12.2020</b>    |
|--|----------------------|----------------------|
| <b>Betriebsertrag</b>  |                      |                      |
| Subvention Kanton Bern   | 5'307'339.10         | 4'575'000.00         |
| <b>Bruttoertrag</b>  | <b>5'307'339.10</b>  | <b>4'575'000.00</b>  |
| <b>Total Betriebsertrag</b>  | <b>5'307'339.10</b>  | <b>4'575'000.00</b>  |
| <b>Aufwand</b>   |                      |                      |
| Fahrtenaufwand   | -4'555'035.80        | -4'153'814.45        |
| Personalaufwand  | -351'822.35          | -373'671.35          |
| Sachaufwand  | -148'760.10          | -72'266.64           |
| Entschädigung Stiftungsrate  | -661.00              | -863.40              |
| <b>Total Aufwand</b>   | <b>-5'056'279.25</b> | <b>-4'600'615.84</b> |
| <b>Betriebsergebnis vor Zinsen und<br/>ausserordentliche Positionen</b>                    | <b>251'059.85</b>    | <b>-25'615.84</b>    |
| <b>Finanzertrag</b>  | <b>-21.98</b>        | <b>-691.12</b>       |
| <b>Ausserordentlicher Aufwand</b>  | <b>0.00</b>          | <b>0.00</b>          |
| <b>Jahresergebnis vor Zuweisung<br/>Ausgleichsfonds respektive<br/>Rückzahlung</b>         | <b>251'037.87</b>    | <b>-26'306.96</b>    |
| <b>Vorgesehene Rückzahlung Kanton (+)<br/>respektive Zuweisung<br/>Ausgleichsfonds (-)</b> | <b>251'037.87</b>    | <b>-26'306.96</b>    |
| <b>Jahresergebnis nach Zuweisung</b>   | <b>0.00</b>          | <b>0.00</b>          |

Stiftung Behindertentransport Kanton Bern, Bern

## Anhang zur Jahresrechnung

per 31. Dezember 2021

### Allgemeine Angaben

#### Angaben über die in der Jahresrechnung angewandten Grundsätze

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

Die vom Stiftungsrat genehmigte Jahresrechnung ist rechtlich massgebend.

#### Rechtsform

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

#### Stiftungszweck

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

#### Massgebende Grundlagen

Stiftungsurkunde vom 28. November 2008

Stiftungsreglement vom 21. Oktober 2021

Reglement des Stiftrats-Ausschusses vom 21. Oktober 2021

Spesenreglement vom 14. Mai 2009

Reglement Ausgleichsfonds vom 19. April 2007

Reglement Fonds "Härtetfälle vom 19. April 2007

#### Anzahl Mitarbeiter

Bandbreite der Vollzeitstellen im Jahresdurchschnitt: < zehn Vollzeitstellen

#### Organe der Stiftung

##### Stiftungsrat:

Annette Gfeller, Rüfenacht (Präsidentin)  
 Christine Morger, Thierachern (Vizepräsidentin)  
 Andreas Laubenberger, Bremgarten  
 Joanna Gerber, Moutier (Groupement d'Action Sociale du Jura bernois - GAS)  
 Martin Vonderach, Münchenbuchsee (Benutzer)  
 Caroline Caccivio, Biel (Benutzer)  
 Jörg Frey, Oberburg (Region Emmental-Oberaargau)  
 Bruno Riva, Derendingen  
 Walter Zuber, Marly (KGL Pro Infirmis Bern)  
 Donat Capaul, Perrefitte  
 Cyrill Hofer, Biel (Pro Senectute Kanton Bern)

##### Zeichnungsberechtigung:

k  
 k  
 -  
 -  
 -  
 -  
 -  
 k  
 k  
 -  
 -

##### Geschäftsleiter: (im Ausschuss mit beratender Stimme)

Ronald Liechti, Lützelflüh

k

##### Revisionsstelle:

BDO AG, Hodlerstrasse 5, 3001 Bern

-

k = Kollektiv zu zweien

- = keine Zeichnungsberechtigung

## Angaben zu Fonds und Rückstellungen

### Fonds Investitionen / Sicherheit

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

### Fonds „Härtefälle“

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

### Ausgleichsfonds

Der Behindertentransport im Freizeitbereich zeichnet sich durch schwierige Steuerbarkeit aus. Das Fahrverhalten der Kundschaft lässt sich nicht voraussagen. Damit die Stiftung BTB in der Kontingents- und Tarifpolitik eine gewisse Konstanz an den Tag legen konnte, diente seit 2007 der Ausgleichsfonds als „Schwankungsreserve“. So konnten einerseits Überschüsse in diesen Fonds einbezahlt werden; andererseits Defizite daraus gedeckt werden. Mit dem Leistungsvertrag 2019 und 2020 musste die Stiftung BTB eine schrittweise Kürzung des Fonds auf max. 500'000 CHF akzeptieren, womit der Spielraum für die Steuerung eingeschränkt ist. Das Jahresergebnis von 251'037.87 wird entsprechend im Geschäftsjahr 2022 an den Kanton zurückbezahlt.

### Rückstellung Projekt „Medizinische Fahrten“

In Zusammenarbeit mit Anbietern (z.B. Betax) unterstützt die Stiftung BTB Bemühungen, die korrekte Abrechnung von medizinischen Transporten über die Krankenkassen zu verbessern. Da die Praxis der Krankenkassen oftmals sehr restriktiv ist und die Rechtslage nicht immer eindeutig, muss teilweise auch auf externe Beratung zurückgegriffen werden.

### Rückstellung „Informatiksystem“

Das BTB-Informatiksystem „PUMA“ wird laufend weiterentwickelt. Die Rückstellungen dienen u.a. dazu, das System insbesondere im Hinblick auf bessere Fahrtensteuerung und -kontrolle zu optimieren.



20  
21

## **Die Stiftung und ihr Zweck**

Die Ende 1997 gegründete Stiftung Behindertentransport Kanton Bern (BTB) 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.

Die Stiftung ist gemäss Auftrag des Kantons Bern zuständig für die Akkreditierung der Fahrdienste, für die Erteilung der Berechtigung an Personen mit Mobilitätsbehinderung zum subventionierten Transportangebot sowie für die Abrechnung der sog. «Freizeitfahrten» mit dem Kanton. Transporte mit anderem Zweck, z. B. Schul-, Arbeits- oder Therapiefahrten, werden nach Möglichkeit durch andere Kostenträger finanziert.

Die Stiftung hat gemeinnützigen Charakter und verfolgt keinerlei Erwerbszweck.

## **Die Rollenverteilung**

Die **Fahrgäste** 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 Behindertentransport tätigen Organisationen abgeschlossen werden.

Die **Beratungsstellen** PRO INFIRMIS / PRO SENECTUTE sind die Anlaufstellen für Personen mit Mobilitätsbehinderung. Weitere Partner sind die Beratungsstelle für Sehbehinderte und Blinde «Beraten B» sowie «insieme» für Personen mit geistiger Behinderung.

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

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

## **Der Kanton Bern als Auftraggeber**

Die Auslagerung des Angebotsmanagements im Behindertentransport an die Stiftung BTB nutzt deren langjährige Erfahrung in diesem Bereich. Gesteuert wird die Zusammenarbeit über einen Leis-

tungsvertrag der Gesundheits- Sozial- und Integrationsdirektion des Kantons Bern (GSI).

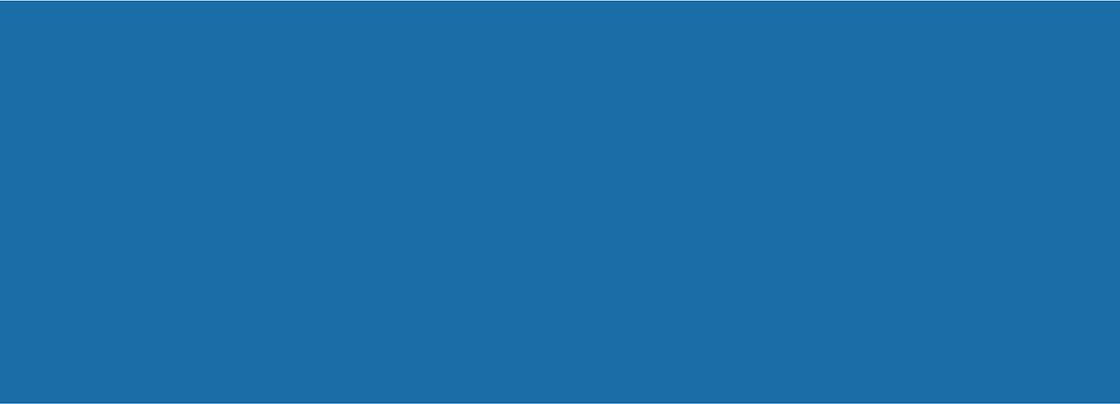
### **Philosophie**

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 Contact Center für Bürodienstleistungen im Schulungs- und Wohnheim Rossfeld. Auch mit der Pro Infirmis Kanton Bern besteht eine langjährige Zusammenarbeit in den Bereichen Sozialberatung und Administration. 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.

*«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.»*





Stiftung

**Behindertentransport Kanton Bern**

Fondation transports-handicap du canton de Berne

