2024

JAHRESBERICHT

RAPPORT ANNUEL

Stiftung
Behindertentransport Kanton Bern
Fondation transports-handicap du canton de Berne

INHALT

Vorwort der Präsidentin **3**
2024 in Zahlen **5**
Was tut BTB? – Eine Zwischenbilanz **8**
Kurzportrait Stiftung BTB. **28**

SOMMAIRE

Avant-propos de la présidente **4**
2024 en Chiffres. **6**
Activités de la Fondation THB : bilan intermédiaire **13**
Bref portrait de la Fondation THB **30**

Impressum
Auflage: 550 Exemplare
Foto: © Pipat Yapathanasap, shutterstock.com
Gestaltung und Druck: Länggass Druck Bern

VORWORT DER PRÄSIDENTIN

Liebe Leserin, lieber Leser

Für die Stiftung Behindertentransport Kanton Bern (Stiftung BTB) geht 2024 eine Ära zu Ende: nach vielen Jahren hat sich unser langjähriger Geschäftsführer, Dr. Ronald Liechti, entschieden, die Stiftung zu verlassen und in den wohlverdienten Ruhestand zu treten. Ronald Liechti hat den Behindertentransport im Kanton Bern aufgebaut und über viele Jahre massgebend geprägt. Er war der Experte für diese Thematik, weit über den Kanton Bern hinaus. Im Namen des Stiftungsrates bedanke ich mich bei Ronald Liechti für den ausserordentlichen Einsatz ganz herzlich und wünsche ihm für die Zukunft nur das Beste.

Der Stiftungsrat freut sich sehr, dass er nach verschiedenen Gesprächen mit interessanten Bewerber:innen im Mai 2024 Thomas Urben als neuen Geschäftsführer ab 1.1.2025 wählen konnte. Um den Übergang möglichst reibungslos zu gestalten, hat Thomas im Oktober bereits mit einem Pensum von rund 20 % seine Arbeit aufgenommen und wurde von Ronald Liechti und Sandra Koch, der stv. Geschäftsführerin, sorgfältig in seine neue Arbeit eingeführt. Herzlich Willkommen, lieber Thomas Urben, bei der Stiftung BTB.

Ein zweites Thema, welche die Stiftung BTB vor allem ab dem Sommer / Herbst stark beschäftigt hat, war eine starke Zunahme der Gesuche für eine Fahrberechtigung, welche teilweise einen grossen Abklärungsaufwand nach sich ziehen, damit die Berechtigungen korrekt vergeben werden. Trotz grossem Einsatz der Mitarbeitenden der Geschäftsstelle kam es daher leider teilweise zu längeren Wartezeiten, bis der Entscheid kommuniziert werden konnte. Die Stiftung BTB bedauert dies sehr. Der Stiftungsrat wird in Absprache mit der Geschäftsstelle Massnahmen ergreifen, um die Situation zu verbessern, d.h. die Abklärungszeiten bei gleichbleibender Qualität zu verkürzen.

Meinen Kolleginnen und Kollegen aus dem Stiftungsrat und den Mitarbeitenden der Geschäftsstelle danke ich herzlich für den grossen Einsatz.

Stiftung BTB
Die Präsidentin:

Annette Gfeller

AVANT-PROPOS DE LA PRÉSIDENTE

Chère lectrice, cher lecteur,

2024 a été une année charnière pour la Fondation transports-handicap du canton de Berne (ci-après « Fondation THB ») : au terme de nombreuses années au service de la Fondation, notre directeur a décidé de prendre une retraite plus que méritée. Artisan du transport-handicap dans le canton de Berne, Ronald Liechti a marqué ce domaine de son expertise, devenant la référence en la matière à l'échelle du canton et bien au-delà. Au nom du Conseil de fondation, je remercie Ronald Liechti pour son engagement extraordinaire en faveur de la mobilité des personnes handicapées et lui souhaite une nouvelle tranche de vie à la hauteur de ses espérances.

Le Conseil de fondation a reçu plusieurs candidatures intéressantes. Au terme de divers entretiens, son choix s'est porté en mai 2024 sur Thomas Urben comme nouveau directeur à partir du 1er janvier 2025. Pour faciliter la transition, Thomas Urben est entré en service à 20 % en octobre dernier déjà afin de se familiariser avec les rouages de notre Fondation, sous la houlette avisée de Ronald Liechti et de Sandra Koch, notre directrice suppléante. Bienvenue, cher Thomas, au sein de la Fondation THB !

Un autre sujet qui a occupé la Fondation au cours de l'exercice écoulé, et plus particulièrement à partir de l'été / automne, est la forte hausse du nombre de demandes de carte de légitimation. Le traitement de ces demandes exige un temps considérable pour en clarifier le bien-fondé et attribuer les cartes de légitimation aux personnes qui y ont vraiment droit. Ainsi, malgré l'engagement sans faille des collaboratrices et collaborateurs du Secrétariat, les décisions n'ont parfois pu être rendues qu'au terme d'une longue attente. La Fondation THB regrette cette situation. En concertation avec le Secrétariat, elle prendra les mesures nécessaires pour réduire la durée des clarifications tout en maintenant la qualité de ses prestations. Je remercie chaleureusement mes collègues du Conseil de fondation ainsi que les collaboratrices et collaborateurs du Secrétariat pour leur précieux soutien à la mobilité des personnes en situation de handicap.

Fondation THB
La présidente

Annette Gfeller

2024 IN ZAHLEN

Gegenüber dem Vorjahr verzeichnete sich im 2024 mit **146 583 Fahrten** ein leichter Fahrtenrückgang von rund 4 %. Der Rückgang wurde vor allem durch die die reduzierten Fahrten der über 80-jährigen Kundinnen und Kunden beeinflusst.
Damit wurden pro Monat im Durchschnitt 12 300 Fahrten (Vorjahr 12 750) subventioniert.

Der Anteil der **IV**-Fahrten betrug 32 % (Vorjahr 33 %); die AHV-Transporte erreichten somit 68 %.

Der Anteil der **Rollstuhltransporte** lag bei 34 % (Vorjahr 32 %), die Fahrten für **Fussgänger** erreichten einen Anteil von 66 %.
Die Zahl der registrierten berechtigten Personen belief sich Ende des Jahres auf rund 5700, davon 1300 (23 %) in der IV-Kategorie und 4400 (77 %) im AHV-Alter.

4246 Personen haben das Angebot im Berichtsjahr mindestens einmal genutzt. Der Anteil der **«aktiven» Berechtigten** betrug damit rund 74 % wie im Vorjahr.

Die durchschnittliche **jährliche Fahrtenzahl pro berechtigte Benutzer** belief sich im IV-Bereich auf ca. 34 und im AHV-Bereich auf 22 Fahrten. Im Durchschnitt aller Fahrberechtigten betrug die **Anzahl der Fahrten pro Person und Jahr 25.**

Der für Fahrten zur Verfügung stehende **Nettobetrag pro berechtigter Person** (ohne Verwaltungskosten) betrug im Jahr 2024 rund Fr. 960.–.
Die Bruttokosten pro Fahrt betrugen Fr. 46.65 (Vorjahr Fr. 46.80).

Nach **Regionen** belief sich der Fahrtenaufwand 2024 netto auf (gerundet):

	2024	*2023*
Bern Stadt und Region	2 746 000.–	2 915 000.–
Biel-Seeland	780 000.–	820 000.–
Emmental-Oberaargau	170 000.–	185 000.–
Berner Oberland	538 000.–	580 000.–
Laupen / Konolfingen	530 000.–	555 000.–
Berner Jura	20 000.–	30 000.–
Total	4 784 000.–	5 085 000.–

Marktanteile nach Fahrten: Die Marktleader im Kanton sind Nova Taxi (19 %), Bären Taxi (16 %), Betax (14 %), BeTraDi (5 %). Der weitaus grösste Teil des Geschäfts findet nach wie vor im Grossraum Bern statt.

Transportdienste: Ende 2024 waren kantonsweit 60 akkreditierte Transportdienste im Einsatz für die BTB-Kundschaft.

Der **Selbstbehalt** der Kunden betrug rund Fr. 2 050 000.– Das sind 29 % der Brutto-Fahrkosten. Pro Einzelfahrt bezahlte der Fahrgast im Durchschnitt rund Fr. 14.–.

Der ordentliche **Verwaltungsaufwand** lag im vergangenen Jahr bei ca. Fr. 590 000.–. Dies entspricht rund 8.6 % des Gesamtaufwandes inkl. Kundenanteil (Vorjahr 6.4 %). Pro Fahrt betrug der Verwaltungsaufwand Fr. 4.– (Vorjahr 3.20).

2024 EN CHIFFRES

En 2024, le nombre de courses s'est élevé à 146 583. Ce léger recul (–4 %) par rapport à l'exercice précédent s'explique par la baisse de la demande de la clientèle de plus de 80 ans. En moyenne mensuelle, 12 300 courses ont été subventionnées en 2024, contre 12 750 en 2023.

La part des déplacements AI a représenté 32 % (2023 : 33 %) et celle du transport des personnes en âge AVS, 68 %.

La part des transports de personnes en fauteuil roulant s'est inscrite à 34 % (32 % en 2023) et celle des déplacements en véhicule normal (« piétons »), à 66 %.

À la fin de l'exercice sous revue, le nombre d'ayants droit enregistrés s'élevait à 5700 personnes, dont 1300 (23 %) en âge AI et 4400 (77 %) en âge AVS. 4246 personnes ont utilisé l'offre au moins une fois au cours de 2024. La part des ayants droit « actifs » s'est ainsi établie à quelque 74 %.

En moyenne annuelle, chaque usagère ou usager ayant droit en âge AI a commandé environ 34 courses et chaque usagère ou usager en âge AVS, 22 courses. Tous ayants droit confondus, la moyenne par personne a été de 25 trajets en 2024.

Le montant net disponible par ayant droit en 2024 (sans les frais administratifs) a avoisiné les 960 CHF.
Le coût brut par course s'est élevé à 46.65 CHF (contre 46.80 CHF en 2023).

Coût net des courses (arrondi, en CHF) par région en 2024 :

	2024	2023
Ville et région de Berne	2 746 000.–	2 915 000.–
Bienne-Seeland	780 000.–	820 000.–
Emmental / Haute-Argovie	170 000.–	185 000.–
Oberland bernois	538 000.–	580 000.–
Laupen / Konolfingen	530 000.–	555 000.–
Jura bernois	20 000.–	30 000.–
Total	4 784 000.–	5 085 000.–

Parts de marché en fonction du nombre de courses : les leaders du marché dans le canton de Berne sont Nova Taxi (19 %), Bären Taxi (16 %), Betax (14 %) et BeTraDi (5 %). La majorité des courses concerne toujours l'agglomération bernoise.

Services de transport : à la fin de 2024, 60 prestataires de services de transport accrédités ont assuré la prise en charge de la clientèle de la Fondation THB.

La franchise de la clientèle a atteint près de 2 050 000 CHF, soit environ 29 % du coût brut des courses. Par trajet, l'usager a payé quelque 14 CHF en moyenne.

En 2024, les charges administratives ordinaires se sont élevées à quelque 590 000 CHF, ce qui représente près de 8,6 % des dépenses totales, y compris la part de la clientèle (exercice précédent : 6,4 %). Par course, la charge administrative s'est inscrite à 4 CHF (3.20 CHF en 2023).

WAS TUT BTB? – EINE ZWISCHENBILANZ

Der subventionierte Behindertentransport ist eine Ergänzung bzw. ein Ersatz zum öffentlichen Verkehr (öV) für jene Personen, welche diesen aufgrund ihrer Behinderung nicht oder nur mit Einschränkungen nutzen können.

Mit den Subventionen des Kantons Bern werden sog. «Freizeitfahrten» unterstützt. Dieser historische und oftmals missverständliche Begriff stammt ursprünglich aus der Invalidenversicherung: Die IV finanziert Transporte zur Arbeit, in Ausbildungsstätten und zur Eingliederung. Bis im Jahr 2004 wurden zum Zweck der sozialen Teilhabe auch die sog. Freizeitfahrten mitfinanziert. Ab 2005 wurden diese Subventionen im Rahmen der 4. IV-Revision gestrichen; sie wurden inzwischen durch zusätzliche Beiträge des Kantons Bern an die Stiftung BTB kompensiert.

Kanton als Auftraggeber

Seit 1. Januar 2022 bildet das Gesetz über die sozialen Leistungsangebote (SLG) die Grundlage für den Auftrag des Kantons an die Stiftung BTB: (siehe unten)

Im Leistungsvertrag der Gesundheits-Sozial- und Integrationsdirektion des Kantons Bern (GSI) wird das Ganze näher ausgeführt u. a. in Form von Wirkungszielen wie z. B. «Ausgleich von Beeinträchtigungen», «soziale Integration» oder «Erhaltung von Autonomie».

Ein sehr wichtiger Aspekt sei hier speziell erwähnt: Das Angebot des subventionierten Behindertentransports trägt auch dazu bei, dass viele Betroffene selbständig wohnen können und ein Heim-Eintritt nicht (oder evtl. erst später) notwendig wird, was erhebliche Kosten einsparen kann.

Art. 74
Transporte zur sozialen Teilhabe von Menschen mit Mobilitätsberechtigung
[1] Die zuständige Stelle der GSI kann eine geeignete juristische Person mit der Erbringung folgender Leistungen beauftragen:
- a Festlegung der Kriterien für eine Berechtigung, vergünstigte Tansportdienste anzubieten,
- b Erteilung dieser Berechtigung durch Verfügung,
- c Festlegung der Kriterien für einen individuellen Transportanspruch der Leistungsempfängerinnen und Leistungsempfänger sowie Bestimmung von dessen Höhe und des Selbstbehalts,
- d Erteilung des individuellen Transportanspruchs,
- e Abrechnung der Fahrten.

DAS KONZEPT

Berechtigung für subventionierte Fahrten

Wer von den kantonalen Subventionen für Behindertentransporte profitieren will, muss einen Antrag an die Stiftung BTB stellen. Bei positivem Bescheid erhalten die Betroffenen den Fahrberechtigungsausweis zum vergünstigten Gebrauch der Transportdienste. Bei den berechtigten Personen wird unterschieden zwischen Jugendlichen / Erwachsenen (Kategorie «IV») und Betagten (Kategorie «AHV»).

Im Sinne des Gleichstellungsanspruchs werden das Einkommen und das Vermögen der Fahrgäste bei der Anspruchsberechtigung (im Gegensatz zu einigen Kantonen) nicht berücksichtigt.

Die Vergünstigungen werden durch BTB pro Person «kontingentiert»: Die Fahrtenzahl ist limitiert; zusätzlich gibt es einen Maximalbetrag an Subventionen («Umsatzkontingent»). Für jede Fahrt bezahlt der Fahrgast einen «Selbstbehalt»; dieser beträgt knapp 30 % der Fahrkosten und ist damit deutlich teurer als vergleichbare Transportleistungen mit dem öffentlichen Verkehr. Das liegt daran, dass es sich meistens um Einzeltransporte handelt.

Nicht subventioniert sind Fahrten, für die ein anderer Kostenträger aufkommen sollte (z. B. Krankenkasse oder Ergänzungsleistungen für medizinische Fahrten; IV für Arbeitsfahrten usw.). Diese Transporte dürfen nur mit der Stiftung BTB abgerechnet werden, wenn die betreffende Kasse nicht zahlt oder wenn die Maximalbeträge ausgeschöpft sind (Subsidiaritätsprinzip).

Anbieter, Transportleistung, Abrechnung

Die Stiftung BTB akkreditiert Anbieter des gewerbsmässigen Behindertentransports, damit diese die Vergünstigungen ihrer Fahrgäste abrechnen können. Mit der Akkreditierung mehrerer Anbieter wird in den Regionen unter den Anbietern ein Wettbewerb geschaffen, wo dies aufgrund des Leistungsvolumens sinnvoll bzw. möglich ist. Damit erhalten die fahrberechtigten Personen ein Wahlangebot. Die Preise beruhen auf dem lokalen/regionalen Markt und den spezifischen Bestimmungen vor Ort (z. B. Taxireglemente der Gemeinden).

Der Behindertentransport mit ehrenamtlichen Fahrerinnen und Fahrern ist nicht Teil des subventionierten Angebots: BTB akkreditiert nur professionelle Anbieter – dies u. a. aus Gründen der Qualität, der Sicherheit und der Verfügbarkeit. Zudem sind Freiwilligenfahrdienste kaum günstiger, da die Organisation «darum herum» entsprechend aufwendiger ist.

Die Stiftung BTB sorgt nach Möglichkeit für ein flächendeckendes Angebot im ganzen Kantonsgebiet. Sie kann bei Bedarf, d. h. wo kein Fahrdienst vorhanden ist, die Bereitstellung des Angebots mit zusätzlichen Beiträgen unterstützen. Momentan

sind kantonsweit rund 60 Fahrdienste für BTB unterwegs.

Die geforderte zeitliche Verfügbarkeit orientiert sich an den Betriebszeiten des öffentlichen Nahverkehrs (ausgenommen spezielle Nachtbusse usw.). In Randgebieten gelten spezielle Regelungen (Prinzip der Verhältnismässigkeit).

Der Fahrgast bestellt den Transport direkt beim Fahrdienst. Der Transport erfolgt nach dem «Taxi-Prinzip», d. h. von Haustüre zu Haustüre. Das Fahrpersonal ist verpflichtet, die Schnittstelle zur nächsten Unterstützung sicherzustellen, wenn dies erforderlich ist. Ein grosser Zusatzaufwand kann dem Anbieter abgegolten werden.

Der Fahrgast bezahlt dem Anbieter seinen Anteil (Selbstbehalt) am Marktpreis. Der Transportdienst übermittelt die Fahrtendaten monatlich an die Stiftung BTB und stellt dieser über den Restbetrag Rechnung. Der Fahrgast erhält vom BTB-System automatisch Informationen über seine Fahrten und den Stand der Kontingente.

Die Stiftung BTB überwacht die korrekte Abwicklung, wertet die Daten aus und rechnet mit dem Kanton die Subventionsbeiträge ab.

Steuerung von Fahrtenzahlen und Kosten

Das durch den Kanton gewährte Kostendach ermöglicht rund 156 000 Fahrten jährlich; das ergibt pro berechtigte Person ca. 11 Retourfahrten. Die jedem Fahrgast zustehenden Kontingente an Fahrten sind viel höher: Personen der Kategorie AHV haben Anrecht auf 144 Fahrten pro Jahr, bei Berechtigten der Kategorie IV sind es 216 Fahrten. Das Ganze funktioniert also nur, wenn von den rund 6000 berechtigten Personen die Mehrheit nur sehr wenige Fahrten benötigt.

Falls die durchschnittliche Ausnutzung der Fahrkontingente ansteigt und keine zusätzlichen Mittel zur Verfügung stehen, muss BTB auch schon mal korrigierend eingreifen: Das geschieht in erster Linie durch die Anpassung des Selbstbehalts, um das Budget wieder auszugleichen. Umgekehrt ist es bei guter Finanzlage auch möglich, den Selbstbehalt zu senken. Die Wirkung der Anpassung ergibt sich einerseits durch eine Veränderung der Nettokosten (bei einer Erhöhung des Selbstbehalts wird der Kundenanteil an den Kosten grösser; der Anteil BTB wird kleiner). Anderseits sind – je nach Ausmass der Anpassung – auch tiefere bzw. höhere Fahrtenzahlen zu erwarten. Dieser Effekt ist jedoch sehr schwer vorauszuberechnen, da das Kundenverhalten bei einer Tarifanpassung nicht immer gleich ist.

Das Fahrten- bzw. Umsatzkontingent ist als Steuerungsinstrument weniger wirksam als der Selbstbehalt, da nur wenige Fahrgäste ihr Kontingent voll ausnutzen und dadurch eine Senkung der Kontingente bei den wenigsten Kunden eine Senkung der Kosten zur Folge hat.

Aufsicht über die Transportdienste

Neben der Erteilung der Berechtigungen, der Akkreditierung der Anbieter und der Budget-Steuerung hat BTB auch gewisse Aufsichtsfunktionen:

Da die Mittel zweckmässig und wirtschaftlich einzusetzen sind, kontrolliert BTB regelmässig das Preis-Leistungsverhältnis der abgerechneten Fahrten und interveniert bei Bedarf.

BTB hat zu diesem Zweck ein System von Regeln, Abläufen und Kontrollmechanismen etabliert, um Missbräuche und überteuerte Leistungen weitgehend zu verhindern. Das Ganze wird unterstützt von geeigneten IT-Tools und langjähriger Expertise in einem sehr spezialisierten Bereich.

HERAUSFORDERUNGEN

Weniger «Eigenkontrolle»

Das BTB-System basierte viele Jahre darauf, dass die Fahrgäste aus der recht grossen Anzahl von Anbietern nach den Kriterien Qualität und Preis auswählen. Das funktionierte denn auch über lange Zeit sehr gut: Die Kosten steuerten sich quasi von selbst. Seit einiger Zeit findet jedoch die «Preis-Leistungs-Kontrolle» via Fahrgast nur noch bedingt statt. So muss z. B. festgestellt werden, dass sowohl die Fahrgäste als auch Betreuungspersonen, Beistände, Sozialdienste usw. nicht merken, wenn sie beim Wechsel auf einen anderen Anbieter auf einmal einige Franken Selbstbehalt pro Fahrt mehr bezahlen. Da die Stiftung BTB rund 70 % der Fahrkosten übernimmt, wird es in solchen Fällen auch für BTB entsprechend teuer. Aus diesem Grund wurden die Kontrollen in diesem Bereich in den letzten Jahren intensiviert.

Medizinische Transporte

Die Finanzierung von medizinischen Fahrten über die Krankenkassen ist unzureichend geregelt. Dadurch müssen schon jetzt subsidiär wertvolle BTB-Kontingente eingesetzt werden. Mit der zunehmenden ambulanten Versorgung dürfte sich dieses Problem verschärfen: Der Transportbedarf dürfte hier deutlich ansteigen – gerade auch im Wachstumsbereich der AHV-Fahrten.

«Wir digitalisieren, damit weniger Fehler passieren»

Leider ist eher das Gegenteil der Fall: Fahrdienste, die für teures Geld eigene Dispositions- und Abrechnungssysteme entwickeln lassen, verzeichnen danach eine massiv höhere Fehlerquote als Betriebe, die noch ganz «traditionell» mit dem Taxameter unterwegs sind: Dieses Gerät wurde ab ca. 1880 (!) zuerst bei Pferdedroschken zur Ermittlung des Fahrpreises eingesetzt. 1897 fuhren in Stuttgart die ersten Autotaxis mit dem Taxameter. Inzwischen wurde das System mehrfach modernisiert, das Prinzip ist aber immer noch dasselbe: Es wird ganz einfach das gemessen, was effektiv gefahren wurde. Der heutige Taxameter ist zudem ein behördlich geprüftes und regelmässig kontrolliertes Gerät,

das dem Fahrgast am Ende der Fahrt sofort und transparent den geforderten Preis aufzeigt.

Konzessionierte Taxis müssen zudem mit Taxameter fahren, während «reine» Behindertenfahrdienste, die nicht dem Taxiwesen unterstellt sind, frei sind, auch andere Systeme zu nutzen. Diese sind für BTB-Belange weniger verlässlich als Taxameter: So kommt es z. B. vor, dass BTB auch schon mal Daten von Fahrten erhält, die gar nicht stattgefunden haben, weil der Auftrag inzwischen storniert wurde. Es kann auch sein, dass die Fahrt zwar stattgefunden hat, aber ganz anders als im übermittelten Datensatz aufgezeigt – etwa, weil die Fahrstrecke gegenüber dem Auftrag spontan abgeändert wurde. Konsequenz: Solche Abrechnungsdaten müssen vermehrt kontrolliert werden. Bei Bedarf holt BTB in Bezug auf die betreffenden Fahrten zusätzliche Informationen bzw. Belege beim Fahrdienst ein.

Dazu kommt die fehlende Transparenz für den Fahrgast: Am Ende der Fahrt kann in der Regel nicht gesagt werden, welcher Betrag dann auf der Rechnung stehen wird.

Und schliesslich ist der Trend in Richtung von Systemen, die nur nach km (z. B. aus der Google-Karte) verrechnen, aus Sicht von BTB eher nachteilig: Die Kombination von km und Zeit (wie beim Taxameter) würde die erbrachte Leistung besser abbilden.

AUSBLICK

BTB setzt seit Beginn auf die bewährte Zusammenarbeit mit dem lokalen Taxigewerbe. Dieses «Berner Modell» war schon in den frühen 90er-Jahren durch die damaligen «Pioniere» entwickelt worden und hat sich seitdem sehr gut bewährt.

Bekanntlich ist die Taxibranche im Umbruch. Neue Geschäftsformen tauchen auf («Uber» & Co.). Einzelne Anbieter der «klassischen» Taxibranche weichen auf andere Geschäftsfelder aus wie z. B. Fahrten für Schüler oder medizinische Transporte. Die Stiftung BTB wird die Entwicklung laufend analysieren und bei Bedarf konzeptionelle Anpassungen vornehmen müssen.

Trotzdem dürften die BTB-Fahrten für viele Anbieter noch für eine gewisse Zeit von Bedeutung bleiben: BTB fördert nicht nur die Mobilität der Betroffenen, sondern leistet durch die über viele Jahre zuverlässig fliessenden Umsätze der Anbieter einen Beitrag an ein funktionierendes Taxiwesen. Zudem kann davon ausgegangen werden, dass gerade die mobilitätsbehinderten Fahrgäste auch in Zukunft mit einem von Menschenhand gesteuerten Fahrzeug verantwortungsvoll von A nach B gebracht werden.

Dass die Personen, die auf Behindertentransporte angewiesen sind, in ihrer Mobilität – v. a. wegen der im Vergleich zum öV massiv höheren Kosten – stark benachteiligt sind, wurde im Jahresbericht 2023 (www.stiftung-btb.ch) ausführlich dargelegt. Die in der ZHAW-Studie vorgeschlagene Lösung einer Integration der Behindertenfahrdienste in den öffentlichen Verkehr wäre sicher der richtige Weg – aber infolge der damit verbundenen Herausforderungen wohl eher ein «Generationenprojekt».

Nach fast 30 Jahren Tätigkeit in diesem Geschäft übergebe ich (R Liechti) nunmehr mit Zuversicht die Leitung der BTB-Geschäftsstelle an Thomas Urben. Er wird mit Unterstützung des BTB-Stiftungsrats und des Auftraggebers Kanton Bern das Bestehende konsolidieren und weiterentwickeln.

Dr. Ronald Liechti
Geschäftsführer bis 31.12.2024

ACTIVITÉS DE LA FONDATION THB : BILAN INTERMÉDIAIRE

Le transport-handicap subventionné est une offre complémentaire ou de remplacement aux transports publics (TP) destinée aux personnes qui, en raison de leur handicap, ne peuvent pas – ou que difficilement – emprunter les TP.

Les subventions du canton de Berne servent à financer les courses « pour les loisirs ». Cette notion historique potentiellement ambiguë émane de l'assurance-invalidité (AI) : celle-ci finance les transports pour se rendre au travail, dans un établissement de formation ou à des fins de réinsertion. Jusqu'en 2004, afin d'encourager la participation à la vie sociale, l'AI remboursait les frais de transport pour les activités de loisir. Ces subventions ont été supprimées au 1er janvier 2005 dans le sillage de la 4e révision de l'AI, puis compensées par le canton de Berne sous la forme de contributions supplémentaires à la Fondation THB.

Le canton de Berne en qualité de mandant

Depuis le 1er janvier 2022, le mandat assigné par le canton à la Fondation THB se fonde sur la loi sur les programmes d'action sociale (LPASoc ; RSB 860.2) : (page suivante)

Ce mandat est détaillé dans le contrat de prestations conclu avec la Direction de la santé, des affaires sociales et de l'intégration (DSSI) sous la forme d'objectifs d'effet, notamment compenser les préjudices, favoriser l'insertion sociale et maintenir l'autonomie.

Un aspect primordial est à souligner ici : l'offre subventionnée de transport-handi-

Art. 74
Transports en vue de la participation sociale des personnes à mobilité réduite
[1] Le service compétent de la DSSI peut charger une personne morale appropriée de fournir les prestations suivantes :
a fixer les critères à remplir pour recevoir l'autorisation de proposer des services de transport à prix réduit;
b octroyer de telles autorisations par voie de décision;
c fixer les critères à remplir pour bénéficier de transports individuels et les critères permettant de définir le volume des prestations et la franchise à assumer;
d octroyer les autorisations requises pour les transports individuels;
e procéder au décompte des trajets.

cap permet à de nombreuses personnes concernées de vivre de manière autonome et de repousser, voire d'éviter le passage en établissement médico-social (EMS) et contribue ainsi à économiser des coûts considérables.

LE CONCEPT

Autorisation pour des courses subventionnées

Les personnes en situation de handicap désireuses de bénéficier de services de transport subventionnés doivent adresser une demande à la Fondation THB. Si celle-ci rend une décision positive, les personnes concernées reçoivent une carte légitimation leur conférant le droit d'utiliser les services de transport à un prix préférentiel. Une distinction est établie entre les personnes « en âge AI » (jeunes / adultes) et les personnes « en âge AVS » (personnes à la retraite).

Dans un souci d'égalité, la Fondation THB ne tient pas compte du revenu et de la fortune des bénéficiaires d'une carte de légitimation (au contraire de certains cantons). Un contingent est fixé par personne ayant droit : le nombre de courses individuelles est limité, et le subventionnement des coûts est plafonné (« contingent de chiffre d'affaires »). L'usagère ou l'usager paie une « franchise » par course correspondant à environ 30 % du coût de la course. Sensiblement plus élevé que celui des transports publics, ce montant s'explique par le caractère majoritairement individuel des courses.

Les subventions ne s'appliquent pas aux courses qui doivent être financées par d'autres organismes (caisse-maladie ou prestations complémentaires [PC] : courses à but médical, assurance-invalidité [AI] : trajets pour se rendre au travail, etc.). Ces courses ne peuvent être décomptées à la Fondation THB que s'il n'y a pas de remboursement de la part des organismes mentionnés ou lorsque le montant maximal pris en charge par ceux-ci est atteint (principe de subsidiarité).

Prestataires, transport, décompte

La Fondation THB accrédite des prestataires commerciaux de services de transport-handicap afin qu'ils puissent facturer des tarifs préférentiels à la clientèle THB. L'accréditation de plusieurs entreprises favorise la concurrence régionale là où le volume des prestations le permet et le justifie. Les ayants droit ont ainsi le choix parmi plusieurs prestataires. Les prix se fondent sur le marché local / régional et sur les dispositions spécifiques correspondantes (p. ex. règlements communaux sur les taxis).

L'offre subventionnée n'inclut pas le transport de personnes en situation de handicap par des bénévoles : la Fondation THB accrédite uniquement des prestataires professionnels pour des raisons notamment de qualité, de sécurité et de disponibilité. Par ailleurs, les services de transport volontaires ne sont guère plus avantageux étant donné les nombreux aspect d'organisation et de logistique à régler.

La Fondation THB veille à assurer, dans la mesure du possible, une offre couvrant l'ensemble du canton. Si nécessaire, c'est-à-dire lorsqu'il n'y a pas de services de transport, elle peut soutenir la fourniture de l'offre par des contributions supplémentaires. Actuellement, environ 60 services de transport sont accrédités par la Fondation à l'échelle cantonale. La disponibilité horaire exigée des services de transport s'aligne sur les horaires d'exploitation des transports publics de proximité (à l'exception des bus de nuit spéciaux, etc.). Des réglementations particulières s'appliquent dans les régions périphériques (principe de la proportionnalité).

Les usagers commandent leur course directement auprès du service de transport, qui fournit sa prestation selon le « principe du taxi », à savoir de porte à porte. Le personnel de conduite est tenu de garantir, au besoin, la transition avec l'instance de prise en charge suivante. Un surcroît de travail correspondant peut être compensé au prestataire.

Les usagers paient leur part (franchise) au prestataire, au prix du marché. Le service de transport transmet tous les mois les données relatives aux courses effectuées à la Fondation THB et lui facture la différence entre le montant de la course et la franchise (montant résiduel). Le système THB envoie automatiquement aux usagers des informations sur leurs courses et l'état de leur contingent individuel.

La Fondation THB veille au déroulement correct des opérations, évalue les données et décompte les subventions avec le canton.

Gestion du nombre de courses et des coûts

Le plafond des coûts octroyé par le canton représente près de 156 000 courses par année, soit environ 11 allers-retours par ayant droit. Or les contingents annuels alloués à chaque usagère ou usager sont bien plus élevés : 144 courses aux per-

sonnes en âge AVS et 216 courses aux personnes en âge AI. Par conséquent, le système ne fonctionne que si la majorité des quelque 6000 ayants droit n'effectue que très peu de trajets.

Dès lors, si l'utilisation moyenne des contingents de courses augmente sans que la Fondation ne dispose de moyens supplémentaires, celle-ci doit intervenir. Elle le fait en premier lieu en adaptant la franchise afin de rééquilibrer son budget. Lors de périodes financièrement favorables, elle peut aussi abaisser la franchise. L'adaptation produit ses effets sous deux formes : d'une part, elle induit une modification des coûts nets (en cas de hausse de la franchise, la part de la clientèle aux coûts augmente, et celle de la Fondation diminue). D'autre part, elle peut entraîner une baisse ou une hausse du nombre de courses, suivant l'ampleur de l'adaptation. Les effets sont cependant difficiles à anticiper étant donné que la réaction de la clientèle à un changement tarifaire est variable.

En tant qu'outil de gestion, le contingent de courses ou de chiffre d'affaires est moins efficace que la franchise, car seuls quelques usagers utilisent pleinement leur contingent et qu'une diminution des contingents n'induit donc une baisse des coûts que pour ces clients.

Surveillance des services de transport

Outre l'attribution des cartes de légitimation, l'accréditation des prestataires et la gestion du budget, la Fondation THB assume certaines fonctions de surveillance.

Pour assurer une utilisation adéquate et économique des fonds, la Fondation THB vérifie régulièrement le rapport qualité-prix des courses décomptées et, si nécessaire, prend les mesures qui s'imposent.

À cet effet, la Fondation a mis en place un système de règles, de procédures et de mécanismes de contrôle destiné à éviter, autant que faire se peut, les abus et les coûts excessifs. Ces opérations sont garanties par des outils informatiques dédiés ainsi que par une solide expérience dans ce domaine hautement exigeant.

LES DÉFIS

Réduction de l'« autocontrôle »

Pendant des années, le système appliqué par la Fondation THB partait du postulat que les usagers opéraient leur choix en fonction de la qualité et du prix des nombreux prestataires à leur disposition. Ce système a longtemps parfaitement fonctionné : les coûts se régulaient pour ainsi dire d'eux-mêmes. Depuis quelque temps toutefois, les usagers ne se fondent plus forcément sur le critère prix-prestation. Force nous a été de constater que tant les clients que les personnes accompagnatrices, les curateurs, les services sociaux, etc. ne remarquaient pas, s'ils changeaient de prestataire, qu'ils payaient quelques francs de franchise supplémentaires par course. Or une telle augmentation se répercute sur la Fondation puisqu'elle prend à sa charge environ 70 % du coût des courses. C'est la raison pour laquelle les contrôles correspondants ont été intensifiés ces dernières années.

Courses pour la prise en charge médicale

Le financement par les caisses-maladie des courses pour la prise en charge médicale est insuffisant. De ce fait, la Fondation THB doit déjà utiliser ses précieux contingents à titre subsidiaire. Et ce problème risque de s'aggraver dans le sillage de l'intensification de la prise en charge ambulatoire : le besoin de transport va sûrement augmenter de façon considérable, en particulier dans le domaine en croissance des courses AVS.

Numériser pour limiter le risque d'erreurs

Limiter le risque d'erreurs grâce à la numérisation, voilà un vœu pieux qui ne se confirme pas dans notre domaine, bien au contraire : les services de transport qui ont fait développer à grands frais leurs propres systèmes de disposition et de décompte enregistrent un taux d'erreurs supérieur à celui des entreprises qui fonctionnent toujours au taximètre, un outil introduit vers 1880 (!) dans les fiacres pour déterminer le prix des courses. Les premiers taxis automobiles dotés de cet appareil ont vu le jour à Stuttgart en 1897. Si le système a été modernisé au fil du temps, son principe n'a pas changé, à savoir mesurer le montant à percevoir en fonction de la distance parcourue. Aujourd'hui, le taximètre est un appareil certifié et régulièrement contrôlé par les autorités, qui affiche de façon immédiate et transparente le prix à payer par la passagère ou le passager.

Les entreprises de taxis concessionnées sont tenues de rouler au taximètre, tandis que les services uniquement dédiés au transport de personnes handicapées et non soumis à la réglementation sur les taxis sont libres d'utiliser des systèmes différents. Ces derniers sont moins fiables que le taximètre pour remplir les prestations attendues par la Fondation THB. En effet, celle-ci reçoit parfois des données relatives à des courses qui n'ont pas été effectuées parce que la commande a été annulée. Il arrive aussi que la course ait bien eu lieu, mais pas dans la mesure communiquée par le prestataire, par exemple parce que le trajet a été spontanément modifié par rapport à la commande. Cela nous oblige à faire des vérifications très minutieuses, voire à demander des informations supplémentaires ou des justificatifs au service de transport concerné.

S'ajoute à ces imprécisions un manque de transparence pour les usagers puisqu'ils ne connaissent pas le montant qui sera facturé pour leur course.

Se fondant sur ces constats, la Fondation THB déplore la tendance à l'utilisation de systèmes qui calculent uniquement au kilomètre (p. ex. selon la carte Google), et se positionne clairement en faveur d'appareils tenant compte à la fois des kilomètres et du temps (à l'instar du taximètre)

pour refléter précisément la prestation fournie.

PERSPECTIVES

Depuis sa création, la Fondation THB compte sur la collaboration avec les entreprises de taxis locales, un « modèle bernois » qui développé au début des années 1990 déjà et qui a depuis largement fait ses preuves.

Le secteur des taxis est en mutation. De nouvelles formes commerciales émergent (Uber, etc.). Certains prestataires traditionnels se tournent vers d'autres débouchés comme les trajets scolaires ou les courses pour la prise en charge médicale. La Fondation THB suit ces tendances de très près et procédera à des adaptations conceptuelles si nécessaire.

Cela dit, nous sommes sûrs que les courses THB conserveront leur attrait encore un certain temps pour bon nombre de prestataires, car la Fondation non seulement encourage la mobilité des personnes concernées, mais aussi contribue au fonctionnement des entreprises de taxis grâce aux revenus qu'elle génère bon an mal an pour ces dernières. Nous sommes aussi persuadés que les usagers à mobilité réduite continueront d'être transportés du point A au point B par du personnel de conduite humain et responsable.

Les personnes qui ont besoin des services de transport-handicap sont particulièrement limitées dans leur mobilité, notamment à cause des prix élevés en comparaison avec les TP. Ce constat est largement étayé dans le rapport annuel 2023 de la Fondation THB (www.stiftung-btb.ch/fr/). La solution proposée dans le cadre de l'enquête menée par la Haute école zurichoise des sciences appliquées (Zürcher Hochschule für Angewandte Wissenschaften, ZHAW), à savoir l'intégration des services de transport pour personnes handicapées dans les transports publics, pourrait être la bonne approche mais, au vu des défis à relever, sera certainement un projet de plusieurs générations.

Au terme de près de 30 années d'activité, j'ai (Ronald Liechti) le plaisir de passer la direction du Secrétariat THB à Thomas Urben, dont je suis certain qu'il saura consolider et développer la Fondation avec le soutien du Conseil de fondation et du canton de Berne en qualité de mandant.

Dr. Ronald Liechti
Directeur général jusqu'au 31.12.2024

BDO

Tel. +41 31 327 17 17
www.bdo.ch
bern@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, Geldflussrechnung, Rechnung über die Veränderung des Kapitals und Anhang) der Stiftung Behindertentransport Kanton Bern für das am 31. Dezember 2024 abgeschlossene Geschäftsjahr geprüft. In Übereinstimmung mit Swiss GAAP FER 21 unterliegen die Angaben im Leistungsbericht keiner Prüfungspflicht der Revisionsstelle.

Für die Aufstellung der Jahresrechnung in Übereinstimmung mit Swiss GAAP FER, den gesetzlichen Vorschriften und den Statuten, der Stiftungsurkunde sowie dem Reglement 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 kein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens-, Finanz-, und Ertragslage in Übereinstimmung mit Swiss GAAP FER vermittelt und nicht dem schweizerischen Gesetz und den Statuten, der Stiftungsurkunde sowie dem Reglement entspricht.

Bern, 24. März 2025

BDO AG

Sibylle Schmid

Leitende Revisorin
Zugelassene Revisionsexpertin

i.V. Dimitri Bretting

Beilage
Jahresrechnung

BDO AG, mit Hauptsitz in Zürich, ist die unabhängige, rechtlich selbstständige Schweizer Mitgliedsfirma des internationalen BDO Netzwerkes.

Stiftung Behindertentransport Kanton Bern

Bilanz

in CHF

	31.12.2024		**31.12.2023**	
Aktiven				
Flüssige Mittel	2'154'448	100%	1'806'475	84%
Sonstige kurzfristige Forderungen (VST)	1790	0%	2'713	0%
TA Abgrenzungen Kantonsbeiträge	0	0%	340'007	16%
Aktive Rechnungsabgrenzung	4480	0%	146	0%
Umlaufvermögen	**2'160'718**	**100%**	**2'149'340**	**100.0%**
Total Aktiven TCHF	**2'160'718**	100%	**2'149'340**	**100.0%**
Passiven				
Kurzfristige Verbindlichkeiten aus Leist.	434'713	20%	402'210	18.7%
Passive Rechnungsabgrenzung	26'365	0%	152'877	7.1%
Kurzfristiges Fremdkapital	**461'078**	**20%**	**555'086**	**25.8%**
Fonds Sicherheit	13'583	1%	17'328	0.8%
Fonds Weiterentwicklung	59'809	3%	59'809	2.8%
Fondskapital	**73'392**	**4%**	**77'137**	**3.6%**
Gebundenes Kapital	865'208	40%	756'076	35.2%
Freies Kapital	761'040	35%	761'040	35.4%
Organisationskapital	**1'626'248**	**75%**	**1'517'117**	**35.4%**
Total Passiven	**2'160'718**	**100%**	**2'149'340**	**100.0%**

Stiftung Behindertentransport Kanton Bern

Betriebsrechnung

in CHF

	2024		2023	
Betriebsertrag				
Erhaltene Zuwendungen	655	0.0%	1’960	0.0%
Beiträge der öffentlichen Hand	5’477’559	100.0%	5’615’402	100.0%
Sonstiger Ertrag	-	0.0%	-	0.0%
Betriebsertrag	**5’478’214**	**100.0%**	**5’617’362**	**100.00%**
Betriebsaufwand				
Personalaufwand	-313’630	5.7%	-262’428	-4.7%
Personalaufwand Pro Infirmis und Externe	-165’712	3.0%	-164’541	-2.9%
Total Fahrtenaufwand	-4’783’740	87.3%	-5’085’788	-90.5%
Sonstiger Betriebsaufwand	-110’460	2.0%	-73’124	-1.3%
Total Betriebsaufwand	**-5’373’542**	**98.1%**	**-5’585’881**	**-99.4%**
Betriebsergebnis TCHF	**104’672**	**1.9%**	**31’481**	**0.6%**
Finanzergebnis	5’115	0.1%	7’000	0.1%
Jahresergebnis vor Veränderung des Fondskapital	**109’787**	**2.0%**	**38’481**	**0.7%**
Veränderung des Fondskapital	-655	0.0%	2’990	0.1%
Jahresergebnis vor Zuweisungen an Organisationskapital	**109’132**		**41’471**	
Zuweisung an Gebundenes Kapital	-109’132	**-2.0%**	-41’471	-0.7%
TOTAL	**0**		-	**0.0%**

Stiftung Behindertentransport Kanton Bern

Geldflussrechnung

in CHF	2024	**2023**
Jahresergebnis vor Zuweisungen an Organisationskapital	109’132	41’471
Veränderung der aktive Rechnungsabgrenzung	335’673	-189’631
Sonstige kurzfristige Forderungen	922	-2’450
Veränderung des Fondskapitals	-3’745	-2’990
Veränderung Verbindlichkeiten aus Leistungen	32’502	-119’362
Veränderung passive Rechnungsabgrenzung	-126’511	152’877
Geldfluss aus Betriebstätigkeit	**347’973**	**-120’085**
Veränderung	**347’973**	**-120’085**
Anfangsbestand 1.1.	1’806’475	1’926’560
Endbestand 31.12.	2’154’448	1’806’475
Nachweis Veränderung der flüssigen Mittel	**347’973**	**-120’085**

4. Rechnung über die Veränderung des Kapital

Fondskapital 2023 (in CHF)	Anfangs-bestand	Zuweisung	Interne Fonds-Transfers	Verwendung	Total Veränderung	Endbestand
Fonds für Sicherheit	**20'318**	5'810	-	-8'800	**-2'990**	**17'328**
Fonds Weiterentwicklung	**59'809**	-	-	-	**-**	**59'809**
Total Fonds	**80'127**	**5'810**	**-**	**-8'800**	**-2'990**	**77'137**

Fondskapital 2024 (in CHF)	Anfangs-bestand	Zuweisung	Interne Fonds-Transfers	Verwendung	Total Veränderung	Endbestand
Fonds für Sicherheit	**17'328**	655	-	-4'400	**-3'745**	**13'583**
Fonds Weiterentwicklung	**59'809**	-	-	-	**-**	**59'809**
Total Fonds	**77'137**	**655**	**-**	**-4'400**	**-3'745**	**73'392**

2023 (in CHF)						
Freies Kapital	**761'040**	-	-	-	**-**	**761'040**
Gebundenes Kapital	**714'605**	256'076	-	-214'605	**41'471**	**756'076**
Organisationskpaital	**1'475'645**	**256'076**	**-**	**-214'605**	**41'471**	**1'517'116**

2024 (in CHF)						
Freies Kapital	**761'040**	-	-	-	**-**	**761'040**
Gebundenes Kapital	**756'076**	365'208	-	-256'076	**109'132**	**865'208**
Organisationskpaital	**1'517'116**	**365'208**	**-**	**-256'076**	**109'132**	**1'626'248**

Anhang zur Jahresrechnung

per 31. Dezember 2024

Allgemeine Angaben

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 Stiftsrats-Ausschusses vom 21. Oktober 2021
Spesenreglement vom 14. Mai 2009
Spendenreglement vom 19. Oktober 2023

Anzahl Mitarbeiter

Bandbreite der Vollzeitstellen im Jahresdurchschnitt: < zehn Vollzeitstellen

Organe der Stiftung

Stiftungsrat:	*Zeichnungsberechtigung:*
Annette Gfeller, Rüfenacht (Präsidentin)	k
Christine Morger, Thierachern (Vizepräsidentin)	k
Walter Zuber, Marly (bis 31.12.2024)	k
Joanna Gerber, Moutier	-
Martin Vonderach, Münchenbuchsee	-
Caroline Caccivio, Biel/Bienne	-
Donat Capaul, Perrefitte	-
Cyrill Hofer, Biel	-
Christoph Geissbühler, Schlosswil	-
Judith Steiner, Bern	-
Ester Maaouia-Brancher, Biel/Bienne	-
Geschäftsleiter: (mit beratender Stimme)	
Ronald Liechti, Lützelflüh (bis 31.12.2024)	k
Revisionsstelle:	
BDO AG, Hodlerstrasse 5, 3001 Bern	-

k = Kollektiv zu zweien
- = keine Zeichnungsberechtigung

Angaben zur Jahresrechnung

Allgemeine Grundsätze der Rechnungslegung

Die vorliegende Jahresrechnung wurde gemäss den Bestimmungen des Schweizer Rechnungslegungsrechts und Kern-FER sowie SGFER 21 erstellt. Die Jahresrechnung vermittelt ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage.

Die vom Stiftungsrat genehmigte Jahresrechnung ist rechtlich massgebend.

Erläuterungen zur Bilanz

Umlaufvermögen

Die flüssigen Mittel bestehen in erster Linie aus Bankguthaben. Sie sind zu Nominalwerten bilanziert.

Forderungen

Forderungen aus Lieferungen und Leistungen werden zu Nominalwerten eingesetzt.

Aktive Rechnungsabgrenzung

Hier sind v.a. ausstehende Kantonsbeiträge (Subventionen) eingesetzt. Sie werden zu Nominalwerten bilanziert.

Kurzfristige Verbindlichkeiten

Hier handelt es sich um ausstehende Zahlungen an Anbieter des subventionierten Behindertentransports. Die Bewertung erfolgt zum Nominalwert.

Fonds 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 Weiterentwicklung

Dieser Fonds dient dazu, Projekte zur Weiterentwicklung des Angebots zu finanzieren.

Gebundenes Kapital („Schwankungsfonds“)

Der Behindertentransport im Freizeitbereich zeichnet sich durch schwierige Steuerbarkeit aus. Das Fahrverhalten der Kundschaft lässt sich nicht genau 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; anderseits 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. Die über den Betrag von 500‘000 CHF hinausgehenden „Überdeckungen“ sind jeweils im Folgejahr an den Kanton zurückzuerstatten.

Erläuterungen zur Erfolgsrechnung

Betriebsertrag allgemein

Als Ertrag sind im Wesentlichen die Subventionen des Kantons dargestellt. Die Selbstbehalte der Fahrgäste (im Berichtsjahr rund CHF 2'050'000) erscheinen hingegen nicht in der Rechnung; sie werden durch die Fahrdienste direkt eingenommen, und die Stiftung leitet lediglich den Restbetrag der Fahrkosten (=Subventionen für individuelle Nutzende) an die betreffenden Transportdienste weiter.

Spenden

Die Stiftung betreibt kein aktives Fundraising. Eingegangene Spenden werden als Ertrag verbucht und gemäss Spendenreglement dem Fonds Sicherheit oder dem Fonds Weiterentwicklung zugewiesen.

Kantonsbeiträge

Die Stiftung BTB hat im Berichtsjahr 146‘453 Fahrten abgerechnet. Die Abgeltung für diese Fahrten beträgt gemäss Leistungsvertrag CHF 5'733'734.15 (39.15 pro Fahrt). Der erzielte Überschuss erklärt sich aus dem Rückgang der budgetierten Anzahl Fahrten. In „normalen“ Jahren (mit Fahrtenzahlen über 156'000) kann ein solcher Überschuss für die Finanzierung von zusätzlichen Fahrten verwendet werden. Der Überschuss des Jahres 2024 ist an den Kanton zurückzuerstatten, da der Schwankungsfonds bereits die obere Limite von 500‘000 CHF erreicht hat.

Fahrtenaufwand

Hier handelt es sich um die Nettokosten der Fahrdienste (ohne Selbstbehalt).

Personalaufwand

Löhne: Hier sind die Kosten des angestellten Personals bei der Geschäftsstelle aufgeführt.

Geschäftsstelle PI: Hier sind die Vergütungen an Pro Infirmis für das im Mandat durch BTB beschäftigte Administrations-Personal der Pro Infirmis aufgeführt.

Externe: Administrative Arbeiten für BTB werden auch im Mandat durch das Bürozentrum der Stiftung Rossfeld ausgeführt. Ebenfalls hier aufgeführt sind Kosten für Abklärungsaufträge an Sozialberatungsstellen wie z.B. Pro Senectute oder Pro Infirmis.

Transitorische Aktiven: Guthaben Personalaufwand

Aufgrund zu viel berechneter Personalstunden ergibt sich eine Forderung von CHF 4480.- gegenüber der Pro Infirmis. Der Betrag wird bei der ersten Rechnungsstellung von Pro Infirmis an BTB verrechnet.

Transitorische Passiven: Rückzahlung Subventionen

Subventionsüberschuss beträgt CHF 26'365.05 zur Rückzahlung an den Kanton.

Anteil Personalaufwand für Administrationsarbeiten

Der Anteil für Admin-Tätigkeiten beträgt CHF 165'712.- (rund 34% des Personalaufwands für die Geschäftsstelle).

Entschädigung Geschäftsleitung

Da die Geschäftsleitung aus einer Person besteht, wird auf separate Offenlegung dieser Vergütung verzichtet.

Entschädigung Stiftungsrat

Unter dieser Position sind die Spesenentschädigungen und Sitzungsgelder im Betrag von 3'615.75 CHF an die 10 Mitglieder des BTB-Stiftungsrats aufgeführt.

Abschluss

Der Überschuss der Rechnung wird dem Schwankungsfonds zugewiesen (vgl. Hinweise oben unter «Schwankungsfonds»).

Ereignisse nach dem Bilanzstichtag

Keine im Berichtsjahr.

Datum der Genehmigung der Jahresrechnung durch den Stiftungsrat

07. Mai 2025

KURZPORTRAIT STIFTUNG BTB

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 Leistungsvertrag 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, anderseits 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.»

BREF PORTRAIT DE LA FONDATION THB

La Fondation et son but

Créée fin 1997, la Fondation transports-handicap du canton de Berne (THB) a remplacé l'Association des transports-handicap du canton de Berne (ATHB), qui existait depuis 1994. Elle a pour but de promouvoir l'intégration des personnes à mobilité réduite en âge AI ou AVS dans leur environnement social par la mise à disposition de solutions de transport appropriées. La Fondation œuvre en priorité en faveur des personnes domiciliées dans le canton de Berne.

En vertu du contrat de prestations passé avec le canton de Berne, la Fondation THB est responsable de l'accréditation des services de transport, de l'octroi de l'autorisation aux personnes à mobilité réduite pour l'usage de l'offre de transport subventionné ainsi que du décompte avec le canton des courses dites pour les loisirs. Les autres types de trajets, par exemple les déplacements pour se rendre à l'école, au travail ou à une thérapie sont en général financés par d'autres organismes.

La Fondation THB est une association d'utilité publique sans but lucratif.

Les différentes parties prenantes

Les clientes et les clients sont des personnes à mobilité réduite en âge d'exercer une activité lucrative (« âge AI ») ou ayant atteint l'âge de la retraite (« âge AVS »). Sur demande, ils reçoivent la carte de légitimation délivrée par la Fondation THB.

Les services de transport sont généralement des entreprises de taxi locales, ce qui n'empêche pas, le cas échéant, la conclusion de contrats avec d'autres organisations actives dans le transport-handicap.

Les services de consultation PRO INFIRMIS / PRO SENECTUTE font office d'antennes pour les personnes à mobilité réduite. La Fondation THB compte aussi parmi ses partenaires le service bernois de conseil et de réhabilitation pour les personnes malvoyantes ou aveugles « Beraten B », de même que la fédération « insieme », qui apporte son soutien aux personnes vivant avec une déficience intellectuelle et leurs proches.

Les organisations partenaires régionales sont des conférences ou forums pour personnes handicapées et d'autres organismes actifs dans le transport-handicap. Au titre de leur engagement pour le transport-handicap, elles assument à leur échelle les fonctions suivantes :

- antenne régionale de contact et d'information pour la clientèle, les services de transport, etc.
- responsable au niveau régional de la coordination et du travail de lobbying, en particulier en faveur de transports publics répondant aux besoins des personnes handicapées
- organe de surveillance décentralisé et contrôle de la qualité des services de transport-handicap locaux

Le canton de Berne en tant que mandant

La gestion de l'offre de transport-handicap est confiée à la Fondation THB, qui met sa longue et solide expérience en la matière au service des personnes à mobilité réduite. La coopération est régie par un contrat de prestations entre la Fondation THB et la Direction de la santé, des affaires sociales et de l'intégration du canton de Berne (DSSI).

La philosophie

Dans le canton de Berne, le concept du transport-handicap repose dans une large mesure sur la collaboration avec les entreprises de taxi locales. Grâce à cette coopération parfaitement éprouvée avec le transport-handicap professionnel, il est notamment possible d'éviter les situations de concurrences et les doublons.

Dans la mesure du possible, les tâches administratives sont confiées à des institutions pour personnes handicapées, comme le Contact Center pour les services de bureau et de secrétariat du foyer et centre de formation de Rossfeld. La Fondation THB travaille aussi depuis longtemps avec Pro Infirmis canton de Berne dans le domaine du conseil social et de l'administration. Ce type de collaborations associant des entreprises du secteur privé et des institutions œuvrant en faveur des personnes handicapées constitue une solution des plus judicieuses en termes de coût comme de qualité.

Dans le canton de Berne, le concept du transport-handicap repose dans une large mesure sur la collaboration avec les entreprises de taxi locales. Grâce à cette coopération parfaitement éprouvée avec le transport-handicap professionnel, il est notamment possible d'éviter les situations de concurrences et les doublons.

Stiftung
Behindertentransport Kanton Bern
Fondation transports-handicap du canton de Berne