



20
25

JAHRESBERICHT
RAPPORT ANNUEL

Stiftung



Behindertentransport Kanton Bern

Fondation transports-handicap du canton de Berne

INHALT

Vorwort der Präsidentin	3
2025 in Zahlen	5
Ausblick 2026	8
Umfrage vom Herbst 2025 zur Qualität des Angebots	9
Kurzportrait Stiftung BTB	28

SOMMAIRE

Avant-propos de la présidente	4
2025 en Chiffres	6
Perspectives pour 2026	13
Sondage 2025 sur la qualité de l'offre	14
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

Das Jahr 2025 war für die Stiftung Behindertentransport Kanton Bern (Stiftung BTB) mit einigen Änderungen verbunden:

- Thomas Urben hat seine Arbeit als neuer Geschäftsführer nach sorgfältiger Einführung durch seinen Vorgänger und die stellvertretende Geschäftsführerin am 1.1.2025 aufgenommen und sich mit grossem Engagement seiner neuen Aufgaben angenommen.

- Das Team der Geschäftsstelle der Stiftung BTB wurde erweitert, damit die Gesuche um eine Fahrberechtigung möglichst rasch und mit der notwendigen Sorgfalt bearbeitet werden können.

- Nachdem wir während vielen Jahren bei der Pro Infirmis eingemietet waren, haben wir uns entschieden, für die Geschäftsstelle neue, etwas grössere Räumlichkeiten zu suchen und wurden bei der Stiftung Rossfeld in Bern fündig, welche die Stiftung BTB beim Postversand und mit dem Callcenter massgebend unterstützt. Wir freuen uns, dass durch die räumliche Nähe die Zusammenarbeit noch einfacher wird. Gleichzeitig ist es mir ein grosses Anliegen, mich bei der Pro Infirmis Kanton Bern herzlich für die langjährige gute Zusammenarbeit und die Gastfreundschaft zu bedanken – so durften wir z.B. für un-

zählige Besprechungen Euer Sitzungszimmer benutzen.

- Christine Morger, die Vizepräsidentin des Stiftungsrats ist nach vielen Jahren, während denen sie sich mit viel Herzblut für die Stiftung BTB eingesetzt hat, zurückgetreten. Liebe Christine, ich danke dir ganz herzlich für dein Engagement und die tolle Zusammenarbeit während der letzten gut 5 Jahre!

- Im Herbst 2025 wurde mit Angelo Gardi ein neues Mitglied in den Stiftungsrat gewählt – herzlich willkommen!

Ich danke den Mitarbeitenden der Geschäftsstelle der Stiftung BTB ganz herzlich für den grossen Einsatz, insbesondere bei der Bearbeitung der grossen Anzahl an Gesuchen für eine Fahrberechtigung. Meinen Kolleginnen und Kollegen des Stiftungsrats danke ich für spannende Diskussionen an unseren Sitzungen und das grosse Engagement.

Stiftung Behindertentransport



Annette Gfeller
Präsidentin

4 AVANT-PROPOS DE LA PRÉSIDENTE

Chère lectrice, cher lecteur,

Pour la Fondation transports-handicap du canton de Berne (ci-après «Fondation THB»), l'année 2025 a été ponctuée de divers changements :

- Le 1er janvier, Thomas Urben a pris ses fonctions de directeur après une période de transition assurée avec talent par son prédécesseur et par la directrice suppléante.
- L'équipe du Secrétariat de la Fondation THB s'est agrandie, afin de garantir un traitement des demandes de cartes de légitimation aussi rapide et rigoureux que possible.
- Après des années de location auprès de Pro Infirmis, nous avons recherché un espace plus spacieux pour le Secrétariat. Cet espace, nous l'avons trouvé à la Fondation Rossfeld, à Berne, qui nous fournit un soutien déterminant pour les envois postaux et le centre d'appels. Nous nous félicitons de cette nouvelle proximité géographique qui simplifie encore notre collaboration. Je souhaite ici remercier chaleureusement Pro Infirmis canton de Berne pour l'excellente collaboration tout au long de ces années et pour son hospitalité, notamment dans ses salles de réunion où

nous avons mené d'innombrables entretiens.

- Christine Morger, vice-présidente du Conseil de fondation, a démissionné après plusieurs années de fervent engagement au service de la Fondation THB. Chère Christine, je te remercie de tout cœur pour ton travail, ce fut une joie de travailler avec toi au cours de ces cinq dernières années.
- En automne 2025, un nouveau membre en la personne d'Angelo Gardi a été élu au Conseil de fondation : bienvenue à lui!

Je remercie chaleureusement les collaboratrices et collaborateurs du Secrétariat pour leur précieux soutien, en particulier dans le traitement de la masse des demandes de cartes de légitimation. Je remercie également mes collègues du Conseil de fondation pour les passionnantes discussions lors de nos séances et pour leur engagement sans faille.

Fondation THB

Annette Gfeller
Présidente

2025 IN ZAHLEN

Gegenüber dem Vorjahr verzeichnete sich im 2025 mit **132 624 Fahrten** ein Fahrtenrückgang von rund 9.4 %. Der Rückgang wurde vor allem von zwei Kategorien beeinflusst: Einerseits haben die Fahrten in der Stadt Bern abgenommen und andererseits unsere Kundschaft mit Alter über 80 weniger Fahrten in Anspruch genommen. Gleichzeitig ist die Anzahl der aktiven Gesamtkunden um 300 Personen gesunken.

Damit wurden pro Monat im Durchschnitt 11 050 Fahrten (Vorjahr 12 300) subventioniert.

Der Anteil der **IV-Fahrten** stieg auf 33 % (Vorjahr 32 %); die AHV-Transporte erreichten somit 67 %.

Der Anteil der **Rollstuhltransporte** lag bei 36 % (Vorjahr 34 %), die Fahrten für **Fussgänger** erreichten somit einen Anteil von 64 %.

Die Zahl der registrierten berechtigten Personen belief sich Ende des Jahres auf rund 5922, davon 1330 (23 %) in der IV-Kategorie und 4585 (77 %) im AHV-Alter. 3940 Personen haben das Angebot im Berichtsjahr mindestens einmal genutzt. Der Anteil der **«aktiven» Berechtigten** betrug damit rund 67 % (Vorjahr 74 %).

Die durchschnittlich in Anspruch genommene jährliche Fahrtenzahl pro berechtigte Benutzer belief sich im IV-Bereich auf ca. 33 und im AHV-Bereich auf 20 Fahrten. Im Durchschnitt aller Fahrberechtigten betrug die Anzahl der Fahrten pro Person und Jahr 23.

Die **Bruttokosten pro Fahrt** betrugen CHF 48.40 (Vorjahr 46.65).

Nach **Regionen** belief sich der Fahrtenaufwand 2025 netto auf (gerundet):

	2025	2024
Bern Stadt und Region	2 526 000.–	2 746 000.–
Biel-Seeland	811 000.–	780 000.–
Emmental-Oberaargau	167 000.–	170 000.–
Berner Oberland	543 000.–	538 000.–
Laupen / Konolfingen	493 000.–	530 000.–
Berner Jura	22 000.–	20 000.–
Total	4 562 000.–	4 784 000.–

Marktanteile nach BTB-Fahrten: Die Marktleader im Kanton sind Bären Taxi (18 %), Betax (15 %), Nova/Pro Taxi (12 %), BeTraDi (5 %) und Tagsi AG (5 %).

Die weitaus grösste Nutzung der Angebote findet nach wie vor im Grossraum Bern statt.

Transportdienste: Ende 2025 waren kantonsweit 67 akkreditierte Transportdienste im Einsatz für die BTB-Kundschaft.

Der **Selbstbehalt** der Kunden betrug rund CHF 1 856 000.– Das ergibt wie im Vorjahr 29 % der Brutto-Fahrkosten. Pro Einzel-fahrt bezahlte der Fahrgast im Durchschnitt rund Fr. 14.–, ebenfalls gleichbleibend wie im Vorjahr.

Der ordentliche Verwaltungsaufwand lag im vergangenen Jahr bei CHF 542 000.–. Dies entspricht rund 8.5 % des Gesamtaufwandes inkl. Kundenanteil (Vorjahr 8.6 %). Pro Fahrt betrug der Verwaltungsaufwand CHF 4.09 (Vorjahr 4.02).

2025 EN CHIFFRES

En 2025, le **nombre de courses** a diminué de 9,4% pour s'inscrire à **132 624**. Ce recul par rapport à l'exercice précédent est surtout imputable à la baisse des courses en ville de Berne et à celle de la demande de la clientèle de plus de 80 ans. En parallèle, le nombre de clientes et clients actifs s'est réduit de 300 personnes.

En moyenne mensuelle, 11 050 courses ont été subventionnées en 2025, contre 12 300 en 2024.

La part des déplacements **AI** a représenté 33% (2024 : 32%) et celle du transport des personnes en âge **AVS**, 67%.

La part des **transports de personnes en fauteuil roulant** s'est inscrite à 36% (34% en 2024) et celle des déplacements en véhicule normal (« **piétons** »), à 64%.

À la fin de l'exercice sous revue, le nombre d'ayants droit enregistrés s'élevait à 5922 personnes, dont 1330 (23%) en âge AI et 4585 (77%) en âge AVS. 3940 personnes ont utilisé l'offre au moins une fois au cours de 2025. La part des **ayants droit « actifs »** s'est ainsi établie à quelque 67% (2024 : 74%).

En moyenne annuelle, chaque usagère/ usager ayant droit en âge AI a commandé environ 33 courses et chaque usagère/ usager en âge AVS, 20 courses. Tous ayants droit confondus, la moyenne par personne a été de 23 trajets en 2025.

Le **coût brut par course** s'est élevé à 48.40 CHF (contre 46.65 en 2024).

Coût net des courses (arrondi, en CHF) **par région** en 2025 :

	2025	2024
Ville et région de Berne	2 526 000.–	2 746 000.–
Bienne-Seeland	811 000.–	780 000.–
Emmental / Haute-Argovie	167 000.–	170 000.–
Oberland bernois	543 000.–	538 000.–
Laupen / Konolfingen	493 000.–	530 000.–
Jura bernois	22 000.–	20 000.–
Total	4 562 000.–	4 784 000.–

Parts de marché en fonction du nombre de courses: les leaders du marché dans le canton de Berne sont Bären Taxi (18 %), Betax (15 %), Nova / Pro Taxi (12 %), BeTraDi (5 %) et Tagsi SA (5 %).

La majorité des courses concerne toujours l'agglomération bernoise.

Services de transport: à la fin de 2025, 67 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 1 856 000 CHF, soit 29% du coût brut des courses, comme en 2024. Toujours comme en 2024, l'usagère/ l'usager a payé quelque 14 CHF par trajet en moyenne.

En 2025, les **charges administratives** ordinaires se sont élevées à 542 000 CHF, ce qui représente près de 8,5% des dépenses

totales, y compris la part de la clientèle (exercice précédent : 8,6%). Par course, la charge administrative s'est inscrite à 4.09 CHF (2024 : 4.02 CHF).

AUSBLICK 2026

«Never change a winning team» oder auf Deutsch gesagt: Ein siegreiches Team sollte man nicht auswechseln.

Doch manchmal kommt es anders als man denkt. Noch vor einem Jahr hätte ich nicht gedacht, dass wir neue Mitarbeiterinnen einstellen und in andere Räumlichkeiten umziehen werden.

Was bleibt, ist das Gute und Bewährte aus der Vergangenheit. Mit grossem Engagement hat mein Vorgänger, Dr. Ronald Liechi, die Stiftung BTB zu dem geführt, was sie heute ist. Danke, Ronald Liechi, für diese wertvolle Arbeit. Als Team nehmen wir die Herausforderung an und wollen die Ziele und Anliegen der Stiftung mit Unterstützung des Stiftungsrates weiterentwickeln.

Und schon im neuen Jahr geht es einen Schritt weiter. Alle Berechtigten erhalten eine neue Ausweiskarte mit einem QR-Code. Dies vereinfacht die Fahrtregistrierung für die Fahrer und beugt Tippfehlern bei der Kundennummer vor. Zeigen Sie Ihre Karte unbedingt vor jeder Fahrt, damit der Fahrer zügig abfahren kann.

Beim Versenden der neuen Ausweise wird auch die aktuelle Liste der Fahrdienstanbieter mitgesendet. Mit rund 70 Fahrdiensten verfügen wir im Kanton Bern über eine gute Auswahl. Unsere Fahrgäste dürfen bei Engpässen gerne auf andere Anbieter ausweichen.

Am besten Sie speichern sich gleich ein paar Nummern in Ihrem Handy.

Gute und sichere Fahrten im Namen des ganzen Teams

Thomas Urben
Geschäftsführer



UMFRAGE VOM HERBST 2025 ZUR QUALITÄT DES ANGEBOTS

Im Herbst 2025 haben wir 1080 Fragebögen an Personen verschickt, die bis zu diesem Zeitpunkt des Jahres mindestens einmal einen Fahrdienst benutzt hatten. Die Auswahl der zu befragenden Personen erfolgte zufällig aus der Gruppe der berechtigten Personen. Die eine Hälfte der Fragebögen wurde per E-Mail, die andere Hälfte per Post versendet. Gegenüber der letzten Umfrage wurde diesmal die Anzahl der befragten Personen kleiner gewählt, ist jedoch gross genug, damit die Stichprobe repräsentativ ist. Mit der Anzahl der beantworteten Fragebögen erreichen wir eine Fehlerspanne von unter 5%.

Die Kundenumfrage wurde 2025 mit denselben Fragestellungen und derselben vierstufigen Bewertungsskala («sehr gut», «gut», «genügend», «ungenügend») durchgeführt wie im Jahr 2021. Dadurch ist ein direkter Vergleich der Resultate möglich.

Von den 1080 Fragebögen wurden 495 zurückgesandt, was knapp 50% entspricht. Davon waren 26 Fragebögen nicht verwertbar und es verblieben 469 Fragebögen zur Auswertung. Der hohe Rücklauf zeigt das Interesse unserer Kundschaft, Rückmeldungen zum Angebot im Bereich der subventionierten Freizeitfahrten und insbesondere zur Qualität der Fahrdienste zu geben.

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

Wie gut ist der Fahrdienst bei einer telefonischen Bestellung erreichbar? Wird der Anruf überhaupt entgegengenommen?

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

Die Erreichbarkeit des Fahrdienstes wird weiterhin überwiegend positiv beurteilt. Im Jahr 2025 bewerteten 61% der Befragten diesen Aspekt mit «sehr gut» (2021: 68%). Gleichzeitig nahm der Anteil der Bewertung «gut» von 30% im Jahr 2021 auf 35% im Jahr 2025 zu. Die Anteile «genügend» (3%) und «ungenügend» (1%) bleiben

insgesamt tief. Es zeigt sich somit eine leichte Verschiebung von «sehr gut» zu «gut».

VERFÜGBARKEIT

Bei der Frage zur Verfügbarkeit zeigt sich im Vergleich zur Umfrage aus dem Jahr 2021 die grösste Verschiebung. 15 % der Befragten geben an, dass die Verfügbarkeit «genügend» ist. Dieser Wert lag im Jahr 2021 bei 8 % und war somit deutlich geringer. Im Jahr 2021 haben 91 % die Verfügbarkeit mit «sehr gut» bis «gut» bewertet, dieser Wert ist im Jahr 2025 auf 79 % gesunken. Auch die Angabe «ungenügend» ist mit 6 % höher als 2021 mit 1 %.

PÜNKTLICHKEIT UND ZUVERLÄSSIGKEIT

Bei der Pünktlichkeit bleibt das hohe Zufriedenheitsniveau bestehen. 60 % der Befragten bewerteten diesen Aspekt im

Jahr 2025 mit «sehr gut» (2021: 58 %). Der Anteil «gut» sank jedoch von 37 % auf 33 %. Insgesamt sind die Veränderungen gering und deuten auf eine gute Zuverlässigkeit hin.

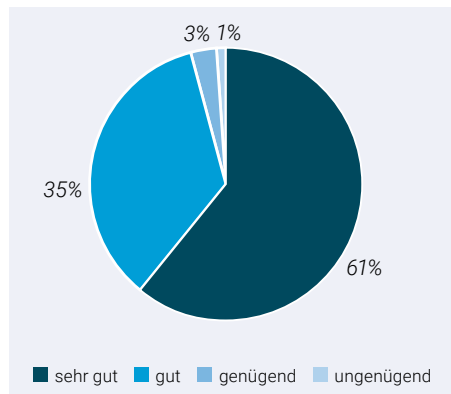
HILFESTELLUNG

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

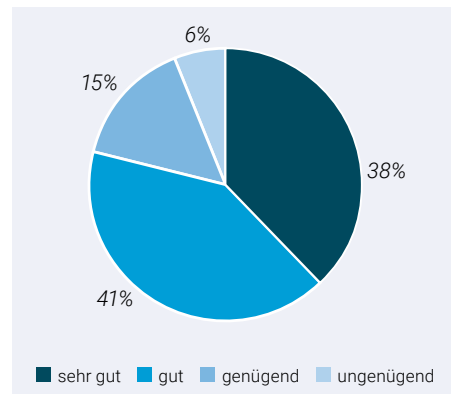
Hilft man mir beim Ein- und Aussteigen? Erhalte ich bei Bedarf besondere Unterstützung, z. B. eine Begleitung bis zur Haustür?

Die Unterstützung durch das Fahrpersonal wird weiterhin sehr positiv bewertet. Nur 5 % der Befragten beurteilen diesen Aspekt mit «genügend», es gibt keine Bewertungen mit «ungenügend». Der Anteil «sehr gut» ist mit 70 % sogar höher als im Jahr 2021 (62 %). Dies zeigt, dass die Qualität der Betreuung aus Sicht der Fahrgäste weiter verbessert werden konnte.

Erreichbarkeit für Bestellung



Verfügbarkeit



SICHERHEITSVORRICHTUNGEN

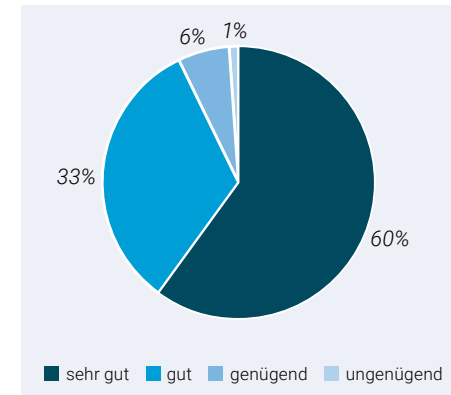
Bei dieser Frage geht es um das subjektive Sicherheitsgefühl der Fahrgäste. Die Sicherungs- und Haltevorrichtungen, insbesondere für Rollstühle, wurden in 95 % der Fälle als «gut» oder «sehr gut» bewertet. Der Anteil «sehr gut» blieb mit 61 % gegenüber 2021 unverändert. In den verbleibenden 5 % besteht jedoch weiterhin

Verbesserungspotenzial, da Sicherheit ein besonders sensibler und unverzichtbarer Bereich ist.

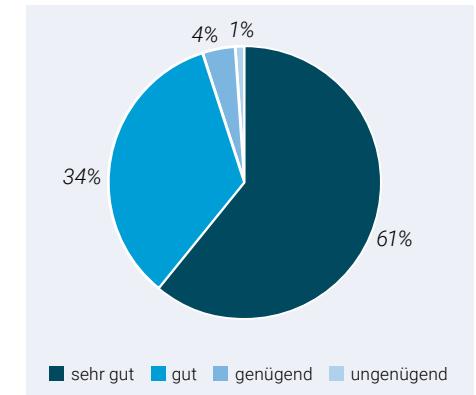
PREIS DER FAHRT

Ein wichtiger Punkt bei der Gesamtbeurteilung des Angebots ist auch der Preis: Wie sehen Fahrgäste den zu entrichtenden «Selbstbehalt»? Ist er günstig, gerade angemessen oder zu teuer?

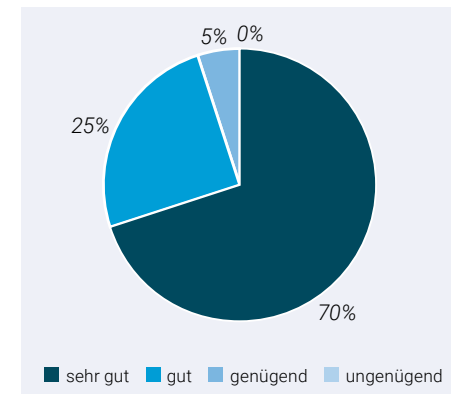
Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit



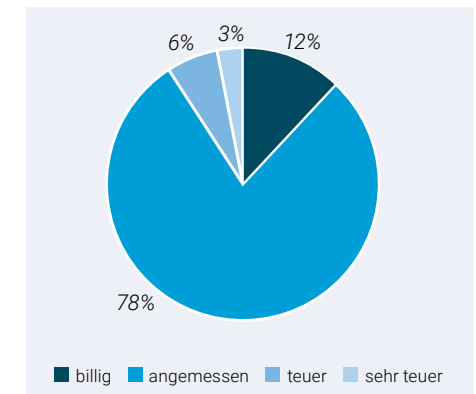
Sicherheitsvorrichtungen



Hilfestellung



Preis der Fahrt



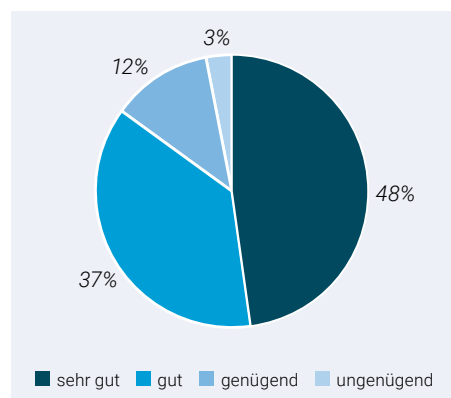
Der Selbstbehalt wird mehrheitlich als angemessen beurteilt. 12 % der Befragten empfinden den Preis als «billig», 78 % als «angemessen». Nur 9 % bewerten ihn als «teuer» oder «sehr teuer». Trotz der im Vergleich zum öffentlichen Verkehr deutlich höheren Kosten zeigt sich somit insgesamt eine hohe Akzeptanz des Preises.

KONTINGENT

Zu guter Letzt spielt auch die zur Verfügung stehende Anzahl an Fahrten eine Rolle: Reicht das Kontingent aus? Erhalte ich damit genügend Mobilität?

85 % der Berechtigten kommen mit dem zur Verfügung stehenden Kontingent gut zurecht (2021: 89 %). Für 3 % ist das Kontingent ungenügend. Auch hier zeigt sich eine leichte Verschlechterung gegenüber 2021, jedoch keine markante Veränderung.

Kontingent



VERGLEICH MIT 2021

Insgesamt zeigen sich bei den meisten Themen nur leichte Verschiebungen zwischen den Bewertungen «sehr gut» und «gut». Eine deutliche Veränderung ist jedoch beim Kriterium Verfügbarkeit festzustellen.

Ein Vergleich mit den beiden Umfragen der Vorjahre 2021 und 2017 zeigt, dass die Verfügbarkeit von 8 % der Befragten als ausreichend angegeben wurde (2025: 15 %). In diesen Umfragen wurde lediglich eine ungenügende Verfügbarkeit von 1 % angegeben (2025: 6 %). Aus der Fahrtenkontrolle ist ersichtlich, dass Berechtigte meist den gleichen Anbieter wählen. Dies ist gut, wenn die Kapazität vorhanden ist. Dass es noch viele weitere Anbieter gibt, ist jedoch zu wenig präsent, vor allem bei der Kundschaft, welche den Ausweis bereits mehrere Jahre besitzt. Eine Massnahme zur Verbesserung der Verfügbarkeit ist, die Berechtigten auf die aktuelle Liste der Fahrdienstanbieter hinzuweisen.

Es ist denkbar, dass ein Teil der Kundschaft aufgrund des in den vergangenen 20 Jahren kontinuierlich ausgebauten Angebots eine etwas kritischere Anspruchshaltung an den Tag legt. Trotz der gesamthaft leicht «schlechteren» Bewertung kann insgesamt von einem sehr guten Feedback für die Fahrdienste gesprochen werden. Ein grosser Teil der Berechtigten ist nach wie vor froh, überhaupt von einem subventionierten Mobilitäts-Angebot profitieren zu können.

PERSPECTIVES POUR 2026

«On ne change pas une équipe qui gagne.»

Cela dit, les choses ne se passent pas toujours comme prévu. En effet, qui aurait pu dire, il y a une année, que nous engagerions du personnel et que nous déménagerions?

Mais, ce qui ne change pas, ce sont nos valeurs, notre expérience et les bonnes pratiques qui en découlent. Si la Fondation THB est là où elle est aujourd'hui, nous le devons à l'engagement extraordinaire de mon prédécesseur, Ronald Liechti, que je remercie pour son inestimable travail. L'équipe 2026 est prête à relever les défis et à poursuivre le développement des buts et des aspirations de la Fondation, avec le soutien du Conseil de fondation.

D'ailleurs, il y a déjà une nouveauté, puisque tous les ayants droit vont recevoir une carte de légitimation munie d'un code QR destiné à simplifier l'enregistrement des courses pour le personnel de

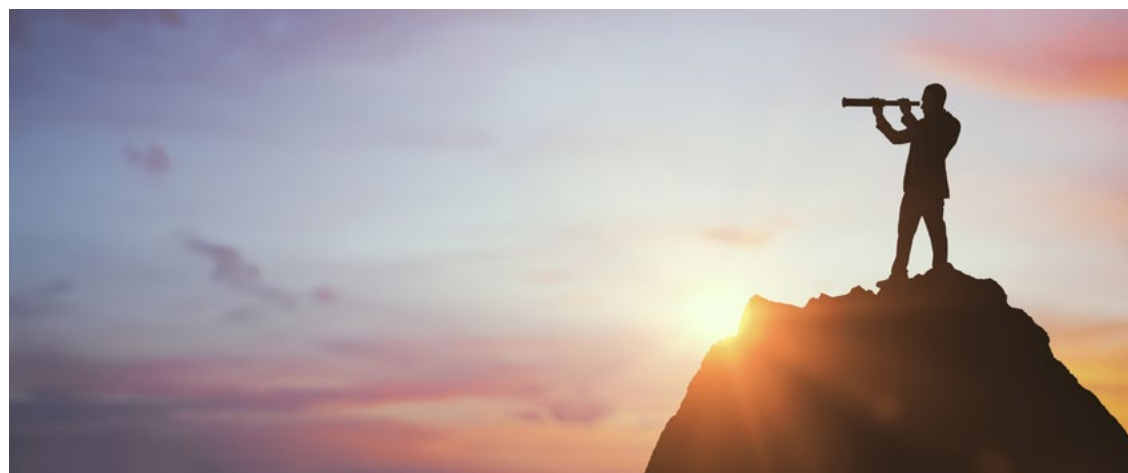
conduite et à éviter les erreurs de frappe lors de la saisie des numéros de clientèle. Dès lors, nous demandons à notre clientèle de présenter sa carte avant chaque course afin de raccourcir les formalités.

La nouvelle carte de légitimation sera envoyée avec la liste à jour des services de transport, qui sont désormais une septantaine dans le canton, offrant ainsi un vaste choix. En cas d'indisponibilité d'un service, nos usagères et usagers peuvent faire appel à un autre prestataire.

Nous leur conseillons d'enregistrer quelques-uns de leurs services habituels dans les contacts de leur téléphone portable.

Au nom de toute l'équipe, nous vous souhaitons d'agréables courses.

Thomas Urben
Directeur



SONDAGE 2025 SUR LA QUALITÉ DE L'OFFRE

En automne 2025, nous avons envoyé 1080 questionnaires à des personnes qui avaient utilisé un service de transport au moins une fois dans l'année en cours. Les destinataires ont été sélectionnés de façon aléatoire parmi les ayants droit. 50% des questionnaires ont été transmis par e-mail et 50%, par la poste. Bien que plus restreint que celui du sondage précédent, le panel n'en était pas moins représentatif. Compte tenu du nombre de réponses, la marge d'erreur est inférieure à 5%.

Le questionnaire de 2025 contenait les mêmes questions et la même échelle d'évaluation (« très bon », « bon », « suffisant », « insuffisant ») qu'en 2021, permettant ainsi une comparaison directe des résultats.

495 des 1080 questionnaires nous ont été retournés, soit un peu moins de 50%. 26 d'entre eux étant inutilisables, l'évaluation s'est fondée sur 469 questionnaires. Le taux de retour élevé témoigne de l'intérêt de notre clientèle à donner son avis sur l'offre de courses subventionnées en général et, plus particulièrement, sur la qualité des services de transport.

Les premières questions portaient sur la disponibilité téléphonique, la ponctualité / fiabilité et la disponibilité en cas de réservation de dernière minute, par exemple :

Réservation d'une course : Comment jugez-vous la disponibilité téléphonique ? Y a-t-il quelqu'un pour prendre l'appel ?

Le véhicule réservé arrive-t-il à l'heure convenue ou devez-vous l'attendre au bord de la route ? Est-ce que vous pouvez vous fier au prestataire ou lui arrive-t-il vous oublier ? Qu'en est-il de la disponibilité en cas de réservation de dernière minute ? Les courses « spontanées » sont-elles possibles ou faut-il toujours réserver à l'avance ? Le prestataire a-t-il suffisamment de capacité même pendant les heures de pointe ? Quelle est la disponibilité dans les heures creuses et le week-end ?

Le nombre d'appréciations « bonne » est passé de 30% en 2021 à 35% en 2025. La part de « laisse à désirer » (3%) et celle de « insuffisante » (1%) sont restées globalement faibles. D'une manière générale, on observe un léger glissement de « très bonne » à « bonne ».

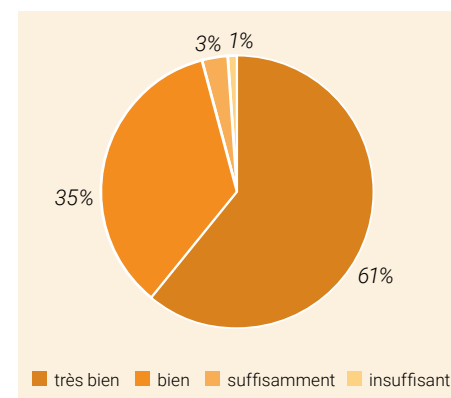
DISPONIBILITÉ EN CAS DE RÉSERVATION DE DERNIÈRE MINUTE

Cet aspect présente le changement le plus marqué par rapport à 2021 : 15% des personnes interrogées ont coché « laisse à désirer » contre 8% en 2021. Ainsi, en 2021, 91% des répondantes et répondants avaient jugé la disponibilité « très bonne » à « bonne », alors que, en 2025, ce chiffre tombe à 79%. La note « insuffisante » (6%) est elle aussi supérieure à celle de 2021 (1%).

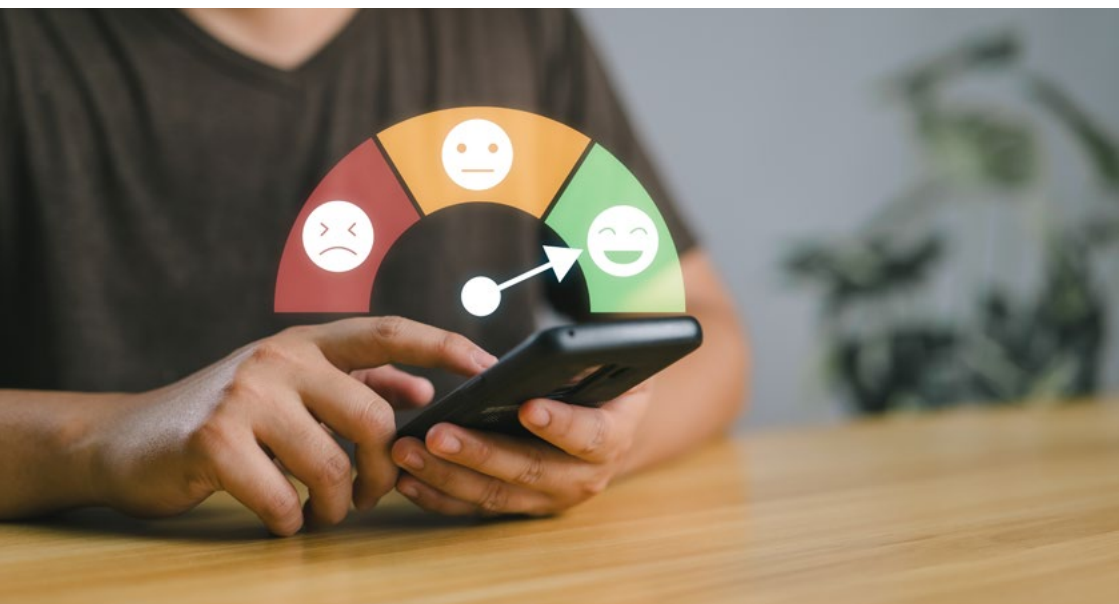
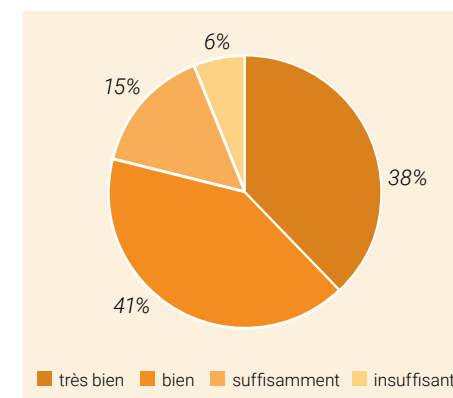
DISPONIBILITÉ TÉLÉPHONIQUE LORS DE LA RÉSERVATION D'UNE COURSE

La disponibilité du service de transport est en majorité bien notée. En 2025, 61% des personnes interrogées l'ont jugée « très bonne » (2021 : 68%). Parallèlement, le

Disponibilité téléphonique lors de la réservation d'une course



Disponibilité en cas de réservation de dernière minute



PONCTUALITÉ ET FIABILITÉ

Le niveau de satisfaction à cet égard reste élevé, avec 60% des personnes interrogées estimant la ponctualité et la fiabilité « très bonnes » en 2025 (2021 : 58%). Relevons que l'évaluation « bonnes » passe de 37% à 33%. Globalement, les variations sont minimales et dénotent une bonne fiabilité.

AMABILITÉ DU PERSONNEL DU SERVICE DE TRANSPORT

Ce point portait spécifiquement sur le personnel des services de transport :

Le personnel vous aide-t-il à monter dans le véhicule et à en descendre? Si néces-

saire, est-ce que vous recevez une aide particulière, par exemple un accompagnement jusqu'à l'entrée de l'immeuble?

L'aide et à l'amabilité du personnel des services de transport est toujours qualifiée de très positive. Seules 5% des personnes interrogées ont estimé qu'elles « laissent à désirer », et nul ne les a jugées « insuffisantes ». À noter que la part de « très bonnes » est plus élevée en 2025 qu'en 2021 (70% contre 62%), ce qui indique le potentiel d'amélioration de la qualité de la prise en charge du point de vue de la clientèle.

DISPOSITIFS DE SÉCURITÉ

Cette question investigate le sentiment de sécurité subjectif des usagères et usagers. Les dispositifs de sécurité et de

maintien dans les véhicules, en particulier pour les fauteuils roulants, ont été évalués « bons » ou « très bons », cette dernière note atteignant 61%, comme en 2021. Les 5% restants signalent cependant qu'un potentiel d'amélioration subsiste, d'autant que la sécurité est un sujet aussi sensible qu'incontournable.

PRIX DE LA COURSE

Le prix joue un rôle important dans l'évaluation globale de l'offre.

Comment les usagères et usagers jugent-ils le montant de la « franchise » qu'ils doivent payer? Est-il bon marché, juste ou trop cher?

Résultat : la majorité des personnes interrogées estime que la franchise est appropriée (78%), et 12% d'entre elles la jugent

« bon marché ». Seuls 9% des répondantes et répondants estiment que le prix de la course est « cher » ou « très cher ». Ainsi, bien que sensiblement supérieur au tarif des transports publics, le prix de la course est généralement très bien accueilli.

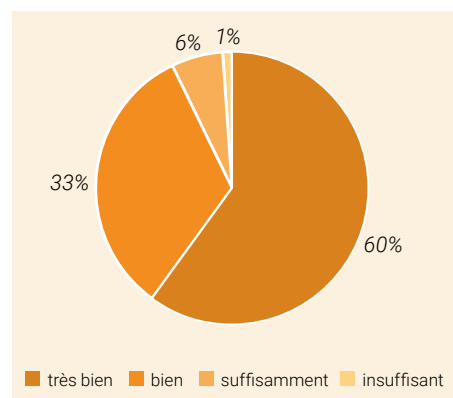
CONTINGENT

Nous terminerons sur la question relative au nombre de courses subventionnées (contingent) :

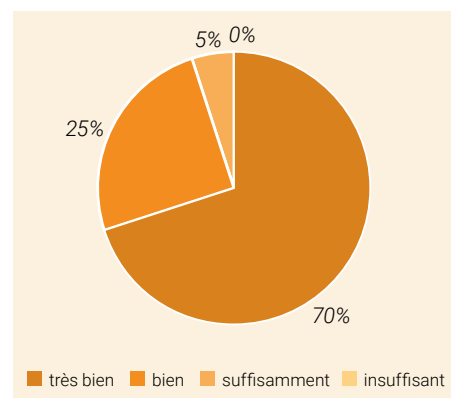
Le contingent est-il suffisant? Vous permet-t-il la mobilité désirée?

85% des ayants droit s'en sortent bien avec le contingent à leur disposition (2021 : 89%). 3% d'entre eux le jugent insuffisant. Ici aussi, on observe une légère dégradation par rapport à 2021, mais pas de changement majeur.

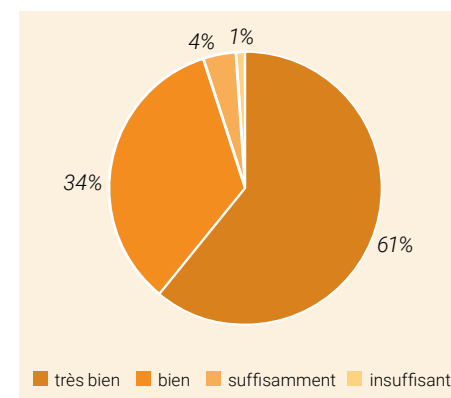
Ponctualité et fiabilité



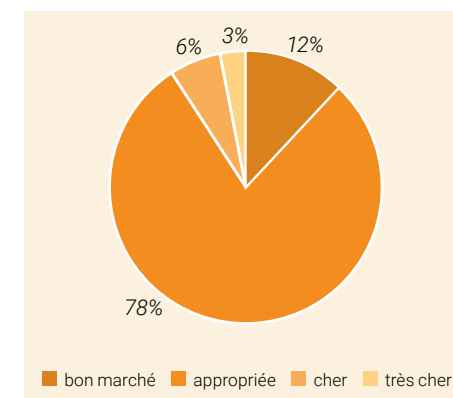
Amabilité du personnel du service de transport

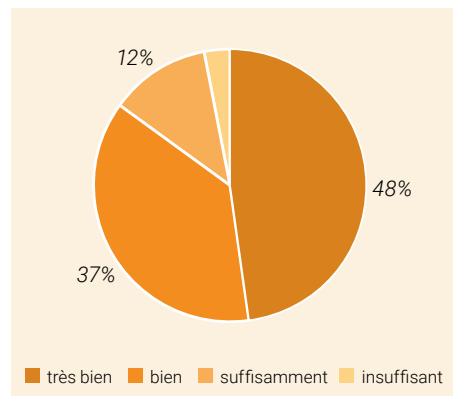


Dispositifs de sécurité



Prix de la course





COMPARAISON AVEC 2021

D'une manière générale, les résultats montrent de légères variations pour ce qui est des deux meilleures notes. Force est toutefois de constater un net changement pour le critère de la disponibilité.

En effet, lors des sondages de 2021 et de 2017, celle-ci était jugée suffisante par 8% des personnes interrogées (2021 : 15%). Dans les deux premiers sondages, seuls 1% des sondés et des sondées avaient évalué la disponibilité comme étant insuffisante (2021 : 6%). L'examen des courses révèle que les ayants droit choisissent souvent le même prestataire, ce qui est parfait lorsque ce dernier a la capacité nécessaire. Cela met aussi en lumière qu'il n'est pas encore évident pour tous les usagers et usagères, surtout quand ils détiennent une carte de légiti-

tion depuis longtemps, qu'ils ont un vaste choix d'autres prestataires à qui faire appel. Il s'agit donc d'attirer l'attention de la clientèle sur la liste à jour des services de transport.

Du fait de l'extension continue de l'offre au cours des vingt dernières années, il se peut qu'une partie de la clientèle se montre un peu plus critique à l'égard des services de transport. Cela dit, malgré l'évaluation légèrement moins bonne qu'auparavant, les retours sur les services de transport peuvent être considérés comme très bons, et les ayants droits restent une majorité à être reconnaissants de bénéficier d'une offre de mobilité subventionnée.

20 26



Tel. +41 31 327 17 17
www.bdo.ch
bern@bdo.ch

BDO AG
Hodlerstrasse 5
3001 Bern

Bericht der Revisionsstelle zur eingeschränkten Revision nach Swiss GAAP FER
An den Stiftungsrat der

Stiftung Behindertentransport Kanton Bern, Bern

Als Revisionsstelle haben wir die Jahresrechnung (bestehend aus Bilanz, Betriebsrechnung, Geldflussrechnung, Rechnung über die Veränderung des Kapitals und Anhang) der Stiftung Behindertentransport Kanton Bern für das am 31. Dezember 2025 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. Demnach 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, 20. April 2026

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

	31.12.2025		31.12.2024	
Aktiven				
Flüssige Mittel	2'399'042	99%	2'154'448	100%
Sonstige kurzfristige Forderungen (VST)	1'954	0%	1790	0%
TA Abgrenzungen Kantonsbeiträge	-	0%	0	0%
Aktive Rechnungsabgrenzung	10'818	0%	4480	0%
Umlaufvermögen	2'411'813	100%	2'160'718	100%
Total Aktiven TCHF	2'411'813	100%	2'160'718	100%
Passiven				
Kurzfristige Verbindlichkeiten aus Leist.	423'801	18%	434'713	20%
Passive Rechnungsabgrenzung	481'627	0%	26365	0%
Kurzfristiges Fremdkapital	905'428	18%	461'078	20%
Fonds Sicherheit	13'203	1%	13'583	1%
Fonds Weiterentwicklung	59'809	2%	59'809	3%
Fondskapital	73'012	4%	73'392	4%
Gebundenes Kapital	672'334	28%	865'208	40%
Freies Kapital	761'040	32%	761'040	35%
Organisationskapital	1'433'374	59%	1'626'248	75%
Total Passiven	2'411'813	100%	2'160'718	100%

Stiftung Behindertentransport Kanton Bern

Betriebsrechnung

in CHF

	2025		2024	
Betriebsertrag				
Erhaltene Zuwendungen	720	0.0%	655	0.0%
Beiträge der öffentlichen Hand	5'278'435	100.0%	5'477'559	100.0%
Sonstiger Ertrag	-	0.0%	-	0.0%
Betriebsertrag	5'279'155	100.0%	5'478'214	100.0%
Betriebsaufwand				
Personalaufwand	-376'868	6.9%	-313'630	5.7%
Personalaufwand Pro Infirmis und Externe	-87'221	1.6%	-165'712	3.0%
Total Fahrtenaufwand	-4'563'881	83.3%	-4'783'740	87.3%
Sonstiger Betriebsaufwand	-79'700	1.5%	-110'460	2.0%
Total Betriebsaufwand	-5'107'670	93.2%	-5'373'542	98.1%
Betriebsergebnis TCHF	171'486	6.8%	104'672	1.9%
Finanzergebnis	469	0.0%	5'115	0.1%
Jahresergebnis vor Veränderung des Fondskapital	171'954	3.3%	109'787	2.0%
Veränderung des Fondskapital	380	0.0%	-655	0.0%
Jahresergebnis vor Zuweisungen an Organisationskapital	172'334		109'132	
Zuweisung an Gebundenes Kapital	-172'334	-3.3%	-109'132	-2.0%
TOTAL	0		0	

Betriebsrechnung

Stiftung Behindertentransport Kanton Bern

Geldflussrechnung

in CHF

	2025	2024
Jahresergebnis vor Zuweisungen an Organisationskapital	172'334	109'132
Fondsunwirksame Bewegungen	-365'208	
Veränderung der aktive Rechnungsabgrenzung	-6'338	335'673
Sonstige kurzfristige Forderungen	-164	922
Veränderung des Fondskapitals	-380	-3'745
Veränderung Verbindlichkeiten aus Leistungen	-10'912	32'502
Veränderung passive Rechnungsabgrenzung	455'262	-126'511
Geldfluss aus Betriebstätigkeit	244'594	347'973
Veränderung	244'594	347'973
Anfangsbestand 1.1.	2'154'448	1'806'475
Endbestand 31.12.	2'399'042	2'154'448
Nachweis Veränderung der flüssigen Mittel	244'594	347'973

Geldflussrechnung

4. Rechnung über die Veränderung des Kapital

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

Fondskapital 2025 (in CHF)	Anfangs- bestand	Zuweisung	Interne Fonds- Transfers	Verwendung	Total Veränderung	Endbestand
Fonds für Sicherheit	13'583	720	-	-1'100	-380	13'203
Fonds Weiterentwicklung	59'809	-	-	-	-	59'809
Total Fonds	73'392	720	-	-1'100	-380	73'012

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

2025 (in CHF)						
Freies Kapital	761'040	-	-	-	-	761'040
Gebundenes Kapital	865'208	172'334	-	-365'208	-192'874	672'334
Organisationskapital	1'626'248	172'334	-	-365'208	-192'874	1'433'374

Stiftung Behindertentransport Kanton Bern, Bern

Anhang zur Jahresrechnung per 31. Dezember 2025

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:

Annette Gfeller, Rüfenacht (Präsidentin)
Christine Morger, Thierachern (Vizepräsidentin) (bis 31.12.2025)
Joanna Gerber, Moutier (bis 31.12.2025)
Martin Vonderach, Münchenbuchsee
Caroline Caccivio, Biel/Bienne
Donat Capaul, Perrefitte
Cyrill Hofer, Biel/Bienne
Christoph Geissbühler, Schlosswil
Judith Steiner, Bern
Ester Maaouia-Brancher, Biel/Bienne

Zeichnungsberechtigung:

k
k
-
-
-
-
-
-
-
-

Geschäftsleiter: (mit beratender Stimme)

Thomas Urben, Sissach (ab 01.01.2025)

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 die vorausbezahlten Leistungen für das Folgejahr, oder die noch nicht erhaltenen Subventionen des Kantons 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.

Passive Rechnungsabgrenzung

Beinhaltet die vom Kanton zu viel erhaltenen Subventionen gemäss den effektiv durchgeführten Fahrten im Berichtsjahr. 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; 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. 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 1'856'000) erscheinen hingegen nicht in der Rechnung; sie werden durch die Fahrdienste direkt eingenommen. 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 rund 132'624 Fahrten abgerechnet. Die Abgeltung für diese Fahrten beträgt gemäss Leistungsvertrag CHF 5'278'435.20 (39.80 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 2025 ist an den Kanton zurückzuerstatten, da der Schwankungsfonds bereits die obere Limite von CHF 500'000 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 Pl: 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.

Sonstiger Betriebsaufwand

Beinhaltet den Sachaufwand mit Raumaufwand, IT, Büromaterial, Versandkosten, Drucksachen und Umzugskosten im Berichtsjahr.

Entschädigung Geschäftsleitung

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

Entschädigung Stiftungsrat

Unter der Position Spesen sind die Spesenentschädigungen und Sitzungsgelder im Betrag von 3'709.20 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

06. Mai 2026

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.»

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 « Beratene 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

