

## JAHRESBERICHT 2016

### VORWORT

#### «Digital» wider die Uniformierung

Verfolgt man die Wirtschaftspresse ist «Digital» der Megatrend von heute. Aus persönlicher Erfahrung möchte ich noch Uniformierung hinzufügen. Doch wenn Trends tangibel werden, ist es meist zu spät für die eigene Unternehmung. Wo steht da die Stiftung BTB?

Bereits 2009 haben wir mit der Entwicklung von Puma unsere Administration in die Cloud gehängt. Fahrten werden seither in Echtzeit abgerechnet. Unsere Kunden können ihr Fahrguthaben online überprüfen, Jahresausgaben einsehen und für die künftige Ausgabenplanung verwenden. Und einmal im Monat erhalten sie eine Übersicht ihrer Fahrten per Email zugestellt. Als Betroffener weiss ich dies selbst sehr zu schätzen.

Die Cloud hat aber auch die Partnerschaft mit unseren Fahrdiensten verstärkt. Während die grossen Anbieter ihre Dispositionssysteme mit Puma vernetzen konnten, erhielten die kleineren ein komplettes Abrechnungssystem, um ihre BTB-Fahrten einfach abzuwickeln. Dies hat die Eintrittsbarrieren gesenkt und zu mehr Wettbewerb geführt. Vor gut 3 Jahren haben wir Puma schliesslich um ein App erweitert (Puma+). Fahrten werden nun vom Chauffeur direkt auf dem Smartphone eingegeben. Das GPS des Smartphones ermittelt selbständig die Strecke. Damit sind wir noch näher an unsere Kunden und Partner gerückt.

Aber auch die Stiftung selbst kann von der Digitalisierung stark profitieren. Prozesse sind einfacher, effizienter und transparenter geworden. Einschätzungen erfolgen faktenbasiert, aufgrund zeitnaher Daten. Dieses System hat auch die Koordinationsstelle Fahrten für mobilitätseingeschränkte Personen beider Basel (KBB) überzeugt. Die Kosten für die Weiterentwicklung von Puma tragen wir nun gemeinsam – jeder zahlt die Hälfte.

Seit Mitte 2014 beantwortet ein externes Callcenter von behinderten Mitarbeitern die Fragen unserer rund 6'000 Kunden. Rechnen tut sich dies nur dank der flexiblen Cloud-Lösung, welche es erlaubt hat, das Callcenter kostengünstig in Puma einzubinden.

## RAPPORT ANNUEL 2016

### AVANT-PROPOS

#### La numérisation, oui, mais pas l'uniformisation

Aujourd'hui, on est numérique ou on n'est pas. En plus, bien des signes indiquent que la mode est aussi à l'uniformisation. Pour les entreprises, rester à la page est dès lors une gageure. Qu'en est-il pour la Fondation THB?

En 2009, nous avons raccordé notre administration au «cloud» avec le développement de PUMA. Depuis, les courses peuvent être décomptées en temps réel, nos clients peuvent consulter en ligne leur avoir de courses et leurs dépenses annuelles et, ainsi, planifier leurs dépenses futures. Une fois par mois, ils reçoivent en outre une vue d'ensemble de leurs courses par e-mail. Ces prestations sont très appréciables, j'en sais quelque chose.

Le «nuage» nous a aussi permis de renforcer le partenariat avec nos services de transport: tandis que les gros prestataires ont pu connecter leurs systèmes de gestion à PUMA, les plus petits ont reçu un système de décompte complet à l'aide duquel ils peuvent gérer en toute simplicité les courses effectuées pour la Fondation THB. L'accès aux courses s'est amélioré, conduisant à une plus forte concurrence. Il y a un peu plus de trois ans, nous nous sommes encore rapprochés de nos clients et de nos partenaires grâce au lancement de l'application PUMA (Puma+), sur laquelle les chauffeurs peuvent directement inscrire leurs courses, le GPS du smartphone calculant lui-même le trajet.

La Fondation THB profite elle aussi de la numérisation: les processus sont plus simples, efficaces et transparents, et les estimations sont fondées sur des faits concrets et des données récentes. Ce système a également convaincu le service de coordination des transports de personnes handicapées pour les deux Bâle (KBB), si bien que les coûts de développement de PUMA sont désormais pris en charge à parts égales par KBB et la Fondation THB.

Depuis le milieu de 2014, un centre d'appel externe employant des personnes handicapées répond aux questions de nos quelque 6'000 clients. Ce service n'est possible que grâce à la souplesse de la solution du cloud, qui a

«wider die Uniformierung»? Im Gesundheitswesen und in der Sozialindustrie zeichnet sich ein schon fast dogmatisch anmutender Trend nach Uniformierung ab. Oft steht die Dokumentation vor dem eigentlichen Kunden, ja überschattet diesen gänzlich. Doch just Behinderte fallen per se aus allen Standards. Ihren Bedürfnissen kann man nur mit grosser Individualität und Flexibilität gerecht werden. Dank Digitalisierung und Big Data ist es uns in unserem «Gärtchen» gelungen, den Negativtrend der Uniformierung zu durchbrechen. Wir können unseren Kunden auf ihrem Kanal (Email, Post, Telefon) begegnen. Zudem hat die Flexibilität der Lösung zu einem massgeschneiderten System für unsere kleineren und grossen Partner geführt und damit Freiräume für eine individuelle Leistungserbringung geschaffen.

In Anlehnung an das Bonmot mit den Ferien ist nach dem Trend vor dem Trend. Die Stiftung BTB wird diesen Entwicklungen auch in Zukunft durch Innovation und Leistungsbereitschaft für unsere Kunden begegnen.

Herzlich Ihr



Heinz Senn  
(Vizepräsident)

PS: Wir möchten auch künftig am Puls der Zeit bleiben und suchen jüngere Menschen – mit und ohne Behinderung, welche unseren Stiftungsrat mit neuen Ideen und Tatendrang komplementieren. Wenn auch du dich sinnstiftend für die Mobilität von Behinderten im Kanton Bern einsetzen und dabei gleichzeitig deinen Rucksack mit strategischen Erfahrungen füllen möchtest, wende dich an uns: [info@stiftung-btb.ch](mailto:info@stiftung-btb.ch). Wir freuen uns auf dich!

## 2016 - ZUNEHMENDER BEDARF AN FAHRTEN

Was sich schon im Herbst 2015 abzuzeichnen begann, bestätigte sich im Verlauf des Berichtsjahres: Die Fahrtenzahlen zogen leicht aber stetig an, so dass pro Monat im Durchschnitt rund 400 Fahrten mehr abgerechnet wurden als im Vorjahr.

Damit konnte die im Leistungsvertrag des Kantons festgelegte Fahrtenzahl von 156'000 erreicht werden, und der zur Verfügung stehende Subventionsbetrag wurde optimal ausgeschöpft.

permis de relier de manière économique le centre d'appels à PUMA.

Abstraction faite des avantages de la numérisation, nous observons qu'une tendance un brin dogmatique à l'uniformisation se profile dans le domaine de la santé et l'industrie sociale. Le client y est souvent négligé au profit de documents et d'autres informations standardisées. Or les personnes handicapées n'entrent dans aucun moule, et la réponse à leurs besoins se doit d'être très souple et personnalisée. Grâce à la numérisation et au «big data», nous avons réussi à enrayer la tendance négative à l'uniformisation dans notre «petit jardin» et pouvons rencontrer nos clients sur le canal de leur choix (e-mail, courrier postal, téléphone). Grâce à la flexibilité de la solution, nous disposons d'un système taillé sur mesure pour nos partenaires petits ou grands et qui permet de fournir des prestations personnalisées.

Sachant qu'une tendance peut en cacher une autre, la Fondation THB entend anticiper ces évolutions à l'avenir aussi en cultivant son esprit d'innovation et sa volonté de fournir des prestations qui répondent parfaitement aux besoins de ses clients.

Cordialement



Heinz Senn  
(Vice-président)

P.-S: Désireux de rester à la page, nous recherchons des jeunes – avec ou sans handicap – prêts à apporter leurs idées et leur dynamisme à notre Conseil de fondation. Si vous souhaitez vous investir en faveur de la mobilité des personnes handicapées du canton de Berne tout en engrangeant une précieuse expérience, n'hésitez pas à vous adresser à: [info@stiftung-btb.ch](mailto:info@stiftung-btb.ch)

## 2016 - BESOIN DE COURSES EN HAUSSE

Déjà visible en automne 2015, l'augmentation de la demande de courses s'est progressivement confirmée, de sorte que, en 2016, on a décompté environ 400 courses de plus par mois d'une année à l'autre.

Le nombre de courses fixé dans le contrat de prestations avec le canton a ainsi été atteint (156'000), et nous avons fait un usage optimal des subventions à notre disposition.

Entsprechend der höheren Fahrtenzahl zeigt die Jahresrechnung nun nicht mehr einen stattlichen Gewinn wie in den vergangenen 3 Jahren, sondern quasi eine «schwarze Null».

Im Übrigen stand das Jahr im Zeichen der Erneuerung aller Anbieterverträge. Die Bedingungen für die Akkreditierung von Fahrdiensten waren zuvor - in Absprache mit dem Kanton - neu definiert worden. Hintergrundinformationen zu diesem Thema finden sich weiter unten im Jahresbericht.

## AUS DER STATISTIK

Im Jahr 2016 wurden kantonsweit rund **156'000 Freizeitfahrten** durchgeführt, das sind 5'000 mehr als im Vorjahr. Pro Monat waren es im Durchschnitt 13'000 Fahrten.

Der Anteil der **IV-Fahrten** betrug 40% (Vorjahr 39%); die **AHV-Transporte** erreichten somit 60%. Ohne das (im AHV-Bereich tiefer angesetzte) Kostendach wäre der Anteil der AHV-Fahrten sicher höher.

Der Anteil der **Rollstuhltransporte** lag bei 35% (wie im Vorjahr), die Fussgängerfahrten hatten einen Anteil von 65%.

Die Zahl der registrierten **berechtigten Personen** belief sich Ende des Jahres auf 6'600, davon 1'560 (24%) im IV-Alter und 5'040 (76%) im AHV-Alter. 3'910 Personen haben das Angebot im Berichtsjahr mindestens einmal genutzt (1'100 IV, 2'810 AHV). Der Anteil der «**aktiven**» Berechtigten betrug somit rund 59% (Vorjahr 64%).

Die durchschnittliche **jährliche Fahrtenzahl pro berechtigten Benutzer** belief sich im IV-Bereich auf ca. 41 Fahrten (Vorjahr 40), im AHV-Bereich auf gut 18 (Vorjahr 20).

Im Durchschnitt aller Fahrberechtigten betrug die Anzahl der Transporte pro Person und Jahr **24** (Vorjahr 24). Das entspricht einer Retourfahrt pro Monat.

Der für Fahrten zur Verfügung stehende Nettobetrag pro berechnete Person betrug im Jahr 2016 rund **795 Franken**; im Jahr 2008 waren es noch rund 1'080 Franken gewesen.

Die **Bruttokosten pro Fahrt** betragen Fr. 47.00 (Vorjahr 45.00).

2016 n'affiche donc pas un bénéfice substantiel, comme les trois derniers exercices, mais se clôt sur des «chiffres noirs équilibrés».

L'exercice sous revue a été marqué par le renouvellement de tous les contrats des prestataires, après redéfinition des conditions d'accréditation des services de transport d'entente avec le canton. Des détails à ce sujet figurent plus loin.

## STATISTIQUE

En 2016, quelque **156'000 courses pour les loisirs** ont été effectuées sur le territoire cantonal, soit 5'000 de plus que l'année précédente. La moyenne mensuelle s'inscrit à 13'000 courses.

La part des déplacements **AI** a représenté 40% des courses (39% en 2015), et le transport des personnes en âge **AVS**, 60%. Sans le plafonnement des coûts (plus bas dans l'AVS que dans l'AI), la part des courses AVS serait certainement plus élevée.

Comme en 2015, la part des **transports de personnes en fauteuil roulant** s'est inscrite à 35% et celle des déplacements en véhicule normal («piétons»), à 65%.

À la fin de l'exercice, le nombre des **ayants droit** enregistrés s'inscrivait à 6'600 personnes, dont 1'560 (24%) en âge AI et 5'040 (76%) en âge AVS. 3'910 personnes ont utilisé l'offre au moins une fois au cours de 2016 (1'100 AI, 2'810 AVS). La part des ayants droit «**actifs**» s'est ainsi établie à quelque 59% (contre 64% en 2015).

En moyenne **annuelle**, chaque **usager ayant droit** en âge AI a commandé 41 courses (40 en 2015), et chaque usager en âge AVS, quelque 18 courses (20 en 2015).

Tous ayants droit confondus, la moyenne par personne et par année s'élève à **24** trajets (comme en 2015), ce qui correspond à un aller-retour par mois.

Le montant net disponible par ayant droit était de quelque **795 francs** en 2016, alors qu'il s'élevait encore à 1'080 francs en 2008.

Le **coût brut par course** s'est inscrit à 47 francs (contre 45 en 2015).

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

Coût des courses nets **par région** (arrondis):

● Bern Stadt und Region / Ville et région de Berne	3'380'000.00	Vorjahr / 2015	3'170'000.00
● Biel Seeland / Bienne-Seeland	610'000.00		620'000.00
● Emmental-Oberaargau / Emmental-Haute Argovie	210'000.00		200'000.00
● Berner Oberland / Oberland bernois	640'000.00		595'000.00
● Laupen / Konolfingen	435'000.00		380'000.00
● Berner Jura / Jura bernois	35'000.00		40'000.00
Total Franken / francs	5'310'000.00		5'005'000.00

**Marktanteile:** Die Fahrdienste der Region Bern haben zusammen einen Umsatz-Marktanteil von rund 65%. Nach wie vor findet also ein bedeutender Teil des Geschäfts in dieser Zentrumsregion statt. Die Marktleader sind: Betax (20% - Tendenz steigend), EasyCab (17% - Tendenz: leicht rückläufig), Nova Taxi (15% - stabil) und Bären Taxi (8% - leicht rückläufig).

Der **Selbstbehalt** der Kunden betrug rund 2'055'000.00. Das sind 28% der Brutto-Fahrkosten bzw. 26,5% der Gesamtkosten. Die übrigen Kosten werden durch die Subventionen des Kantons gedeckt. Pro Einzelfahrt bezahlte der Fahrgast im Durchschnitt rund Fr. 13.00 (wie im Vorjahr).

Der ordentliche **Verwaltungsaufwand** lag im vergangenen Jahr bei ca. Fr. 372'000.00 (Vorjahr 356'000.00); das entspricht rund 4,8% des Gesamtaufwandes inkl. Kundenanteil (Vorjahr 4,9). Pro Fahrt betrug der Verwaltungsaufwand Fr. 2.39 (Vorjahr 2.36).

## AKKREDITIERUNG VON TRANSPORTDIENSTEN - WER FÄHRT FÜR BTB?

### Vom Monopol zum «freien Markt»

In früheren Jahren war der Kanton aufgeteilt in Versorgungskreise mit je ca. 15km Radius und im Regelfall einem zuständigen Transportdienst. Ab 2006 (Region Bern) und 2007 (übriges Kantonsgebiet) wurde der Markt für weitere Anbieter geöffnet. Die Anzahl der Fahrdienste

**Parts de marché:** les services de transport de la région de Berne ont représenté une part de marché en termes de chiffre d'affaires de près de 65 % en 2016. Un pan important des transports a donc toujours lieu dans le centre. Les leaders du marché sont Betax (20 %, en hausse), EasyCab (17%, en légère baisse), Nova Taxi (15%, stable) et Bären Taxi (8%, en légère baisse).

La **franchise** des clients a atteint quelque 2 055 00 francs, soit 28% des coûts bruts ou 26,5% des coûts totaux. Le reste des frais a été couvert par les subventions du canton. Par course simple, l'usager a payé environ 13 francs en moyenne (comme en 2015).

Les **charges administratives** ordinaires se sont élevées à environ 372'000 francs (356'000 fr. en 2015), ce qui représente quelque 4,8% des dépenses totales, y compris la part des clients (exercice précédent: 4,9 %). Par course, la charge administrative s'est élevée à 2 fr. 39 (contre 2 fr. 36 en 2015).

## ACCREDITATION DES SERVICES DE TRANSPORT: QUI ROULE POUR LA FONDATION THB?

### Du monopole au marché «libre»

Au cours des années passées, le canton était subdivisé en zones de desserte d'un rayon d'environ 15 km et dotées d'un service de transport responsable. À partir de 2006 (région de Berne) et de 2007 (reste du canton), le marché a été ouvert à d'autres prestataires, et le nombre des services de transport est passé de 20 à 60 entre la création de la Fondation THB et la fin de 2016.

steigerte sich dadurch seit der Gründung der Stiftung bis Ende 2016 von rund 20 auf 60.

Das breitere Angebot hatte insbesondere bessere Auswahlmöglichkeiten für die Kundschaft zur Folge. Die zunehmende Anzahl an Fahrdiensten brachte aber auch verschiedene Probleme mit sich. So wuchs z.B. der Anteil der Anbieter mit sehr beschränkter Kapazität (Ein-Personen-Betriebe), so dass für die Bestellung einer Fahrt auch schon mal mehrere Fahrdienste kontaktiert werden mussten. Laut Vertrag haben die Transportdienste eine zeitliche Verfügbarkeit sicherzustellen, wie sie der öffentliche Verkehr bietet. Diese Verfügbarkeit kann z.B. mittels Kooperationen mit anderen Fahrdiensten sichergestellt werden. In der Praxis funktionierte dies jedoch nur mit beschränkter Zuverlässigkeit. Insbesondere im Rollstuhlbereich gab es dadurch in einzelnen Regionen auch Kapazitätsprobleme – v.a. an Randzeiten und an Wochenenden.

Zudem drängten in den letzten Jahren immer mehr Interessenten auf den Markt «Behindertentransport», da dieser einen zuverlässigen Mehrumsatz verspricht.

### Wie regeln?

Im Sinne einer optimalen Zuverlässigkeit und Qualität für die Kundschaft suchte die Stiftung BTB deshalb nach Möglichkeiten, das Angebot an Transportdiensten besser zu regulieren, wobei auch beschaffungsrechtliche Aspekte zu berücksichtigen waren. Fragen wie die folgenden standen dabei im Zentrum:

- Welche Einschränkungen darf die Stiftung BTB bei der Akkreditierung von Anbietern machen? Welche nicht?
- Kann z.B. eine limitierte Anzahl Fahrdienste pro Region festgelegt werden?
- Kann bzw. soll eine Mindestkapazität (Fahrpersonal) gefordert werden?
- Können die unterschiedlichen Regionen des Kantons (Zentren - Randregionen) differenziert behandelt werden?

Das Ganze sollte möglichst ohne die Ausschreibung von Aufträgen umzusetzen sein; einerseits weil sich die Wahlmöglichkeit unter mehreren Anbietern für die Kundschaft bewährt hatte - andererseits sollte der erhebliche Aufwand von periodischen Ausschreibungen (und dieser wäre in mehreren Regionen notwendig) möglichst vermieden werden.

Ainsi élargie, l'offre proposait un plus vaste choix aux clients, mais s'accompagnait aussi d'un certain nombre de problèmes. À titre d'exemple, la part des prestataires à capacité très restreinte (entreprises individuelles) avait pris une proportion telle que les usagers devaient parfois s'adresser à plusieurs prestataires avant de pouvoir commander une course. Or, en vertu de leur contrat avec la Fondation THB, les services de transport doivent garantir une disponibilité temporelle analogue à celle des transports publics, par exemple par le biais de coopérations avec d'autres services de transport. Dans la pratique, ce système ne fonctionnait qu'avec une fiabilité toute relative, en particulier pour le transport des personnes en fauteuil roulant, où des problèmes de capacité sont survenus dans certains régions, notamment durant les heures creuses et les week-ends.

Par ailleurs, attirés par la promesse d'un chiffre d'affaires supplémentaire, de plus en plus de prestataires se sont intéressés au «marché du transport-handicap».

### Comment réglementer le marché?

Afin de garantir une fiabilité et une qualité optimales à ses clients, la Fondation THB a recherché des solutions pour mieux réglementer l'offre de services de transport, compte tenu notamment d'aspects relevant du droit des marchés publics. Elle s'est en particulier concentrée sur les questions suivantes:

- À quelles restrictions la Fondation THB peut-elle soumettre l'accréditation de prestataires? Quelles restrictions ne peut-elle pas imposer?
- Peut-elle par exemple contingenter le nombre de services de transport par région?
- Peut-elle ou doit-elle exiger une capacité minimale (conducteurs)?
- Les différentes régions du canton (régions du centre, régions périphériques) peuvent-elles être soumises à des traitements différents?

La procédure devait si possible se dérouler sans appel d'offres. D'abord, parce que le choix entre plusieurs prestataires a fait ses preuves auprès des clients ; ensuite, parce que nous souhaitions éviter la dépense considérable – en temps comme en argent – que représentent les appels d'offres périodiques (et, qui plus est, nécessaires dans plusieurs régions).

## Beschaffungsrechtliche Beurteilung

Mit diesen Fragen und Rahmenbedingungen gelangte die Stiftung BTB an das in beschaffungsrechtlichen Fragen versierte Büro «walderwyss». Das durch die externen Juristen erarbeitete Memorandum kam zu folgenden Erkenntnissen:

- **Qualitative Kriterien:** Legt BTB lediglich qualitative Akkreditierungskriterien fest (z.B. Erfahrung, Ausbildung, besondere Fahrausweise, zeitliche Verfügbarkeit, Fahrzeugausrüstung), die sachlich gerechtfertigt sind und grundsätzlich von jedem Anbieter erfüllt werden können, liegt kein ausschreibungspflichtiger öffentlicher Auftrag vor. Jeder Anbieter, der die Kriterien erfüllt, ist für die subventionierten Freizeitfahrten zugelassen. Wie viele andere Anbieter gleichzeitig tätig sind, ist irrelevant. Werden die Kriterien sachlich und rechtsgleich formuliert, liegt ein «freier Markt» vor. Die Leistungserbringung wird durch BTB nicht veranlasst, sondern lediglich geordnet; die Anbieterselektion erfolgt vielmehr über die **Kunden**.
- **Quantitative Kriterien:** Legt BTB hingegen eine Höchstzahl von Anbietern pro Region fest und wählt die geeigneten hierfür aus, so liegt ein ausschreibungspflichtiger öffentlicher Auftrag vor. Grund: Die durch die Höchstzahl der Anbieter bewirkte Angebotsverknappung ist nicht wettbewerbsneutral. BTB als Vergabestelle muss in diesem Fall sicherstellen, dass die staatlichen Abgeltungen für die wirtschaftlich günstigsten Angebote entrichtet werden. Bei Überschreitung der Schwellenwerte pro Region ist also eine öffentliche Ausschreibung notwendig.
- **Rolle BTB:** Aufgrund der gesetzlichen Grundlagen im Leistungsvertrag GEF-BTB ist davon auszugehen, dass der Kanton Bern die Sicherstellung eines kantonsweiten Angebotes an Freizeitfahrten als öffentliche Aufgabe ansieht. Mit dem Leistungsvertrag delegiert der Kanton seine Pflichten in diesem Bereich an die Stiftung BTB, die für die GEF und damit gewissermassen als «Staat» bzw. als «Behörde» die Steuerung im Bereich Freizeitfahrten übernimmt. Das Vorgehen bei der Vergabe von Aufträgen (ob via «freien Markt» oder Ausschreibung) muss transparent und rechtsgleich ausgestaltet sein. Die Stiftung BTB wird dennoch gemäss Vorgabe der GEF (und im Gegensatz zur Empfehlung von «walderwyss») als *verwaltungsexterne Organisation* keine Verfügungen ausstellen.

## Évaluation sous l'angle du droit des marchés publics

La Fondation THB a confié le traitement de ces questions et la définition des conditions cadres à l'étude Walder Wyss, spécialisée dans les marchés publics. Les juristes externes ont fourni les conclusions suivantes:

- **Critères qualitatifs:** si la Fondation THB fixe uniquement des critères d'accréditation qualitatifs (p. ex. expérience, formation, permis de conduire particuliers, disponibilité temporelle, équipements des véhicules) objectivement justifiés et en principe accessibles à tout prestataire, alors un appel d'offres n'est pas nécessaire. Chaque prestataire qui remplit les critères est autorisé à effectuer des courses pour les loisirs subventionnées, peu importe le nombre d'autres prestataires déjà actifs. Si les critères sont objectifs et équitables, il s'agit d'un «marché libre». La fourniture des prestations n'est pas ordonnée par la Fondation THB, mais uniquement décrite, et la sélection des prestataires se fait surtout par les **clients**.
- **Critères quantitatifs:** si, au contraire, la Fondation THB définit un quota de prestataires par région en sélectionnant les services de transport les plus appropriés, alors le mandat doit faire l'objet d'un appel d'offres. En effet, la limitation de l'offre induite par le plafonnement du nombre de prestataires influe sur le jeu de la concurrence. Dans ce cas, la Fondation THB doit, en sa qualité d'adjudicatrice, garantir le versement des indemnités étatiques pour la fourniture d'offres économiquement avantageuses. En cas de dépassement des valeurs limites par région, un appel d'offres public est donc nécessaire.
- **Rôle de la Fondation THB:** en vertu des bases légales fondant le contrat de prestations passé entre la Fondation THB et la Direction de la santé publique et de la prévoyance sociale (SAP), il faut partir du principe que le canton de Berne considère la garantie d'une offre cantonale comme une tâche de nature publique. Par l'intermédiaire du contrat de prestations, il délègue ses obligations en la matière à la Fondation THB, laquelle revêt dès lors la fonction d'«État» ou d'«autorité» pour piloter les courses pour les loisirs. La procédure d'attribution des mandats (via un «marché libre» ou par appel d'offres) doit être transparente et équitable. Conformément aux prescriptions de la SAP (et contrairement à la recommandation de l'étude Walder Wyss), la Fondation THB ne rendra pas de décisions en tant qu'*organisation extérieure à l'administration*.

Interessant ist der Vergleich mit einem ähnlichen rechtlichen Gutachten für die Stiftung ProMobil Zürich: Dort wurde festgestellt, dass nicht nur quantitative, sondern auch qualitative Vorgaben bereits einen nicht wettbewerbsneutralen Eingriff in den Markt darstellen und somit von beschaffungsrechtlicher Relevanz sind.

### Neue Akkreditierungsrichtlinien

Konsequenzen: Aufgrund der Erkenntnisse aus dem Memorandum wurden die bestehenden Akkreditierungsrichtlinien in Zusammenarbeit mit der GEF angepasst. Grosser Wert wurde dabei auf das qualitative Kriterium der Verfügbarkeit gelegt. Die wesentlichen Punkte der Richtlinien in Kürze:

- Zugelassen werden Anbieter, die den Behindertentransport **gewerbmässig** betreiben; das Fahrpersonal ist im Besitz des Fahrausweises B121 oder 122 (berufsmässiger Personentransport).
- Die **Verfügbarkeit** muss ganzjährig zu den Betriebszeiten des regionalen **öffentlichen Verkehrs** sichergestellt sein, auch an Wochenenden und in Ferienzeiten. Die personelle Kapazität ist entsprechend darauf auszurichten. Für die Einhaltung der Arbeits- und Ruhezeiten des Fahrpersonals gelten dabei die Bestimmungen der „Verordnung über die Arbeits- und Ruhezeit der berufsmässigen Führer von leichten Personentransportfahrzeugen und schweren Personenwagen“ (ARV2) als Richtgrösse. Erfahrungsgemäss ist dadurch eine Betriebsgrösse von rund 5 Vollzeitstellen erforderlich.
- Für **Randregionen** können spezielle Regelungen erlassen werden.
- Bei **Kleinbetrieben** besteht die Möglichkeit, die ausreichende Verfügbarkeit mittels **Arbeitsgemeinschaften** sicherzustellen (z.B. in Form einer einfachen Gesellschaft). In diesem Fall ist die Arbeitsgemeinschaft Vertragspartnerin mit BTB.

Auf der Basis der neuen Richtlinien legte der BTB-Ausschuss die Kriterien für **«Randregionen»** fest. In diesen gelten infolge des geringeren Bedarfs andere Anforderungen in Bezug auf die Verfügbarkeit. Als Messgrösse gilt in erster Linie Fahrtenzahl bzw. der Umsatz, ergänzt durch die Frage, ob in der betreffenden Region überhaupt ein genügendes Angebot vorhanden ist. Die Verfügbarkeit ist dann nach den örtlichen und betrieblichen Möglichkeiten zu gestalten.

Il est intéressant à cet égard de faire une comparaison avec une expertise analogue effectuée pour la fondation ProMobil (Zurich), dont il ressort que non seulement les critères quantitatifs, mais aussi les critères qualitatifs constituent une intervention sur le marché influant sur le jeu de la concurrence, et qu'ils relèvent donc du droit des marchés publics.

### Nouvelles directives d'accréditation

Conséquences: sur la base du rapport de l'étude Walder Wyss, les directives d'accréditation en vigueur ont été remaniées conjointement avec la SAP. Une importance particulière a été accordée au critère qualitatif de la disponibilité temporelle. Voici, en bref, les principaux points des nouvelles directives:

- Sont admis les prestataires qui exercent le transport de personnes handicapées à **titre professionnel**; les chauffeurs sont titulaires du permis de conduire B 121 ou B 122 (transport de personnes à titre professionnel, TPP).
- La **disponibilité** doit être garantie toute l'année durant les heures d'exploitation des **transports publics** régionaux, y compris les week-ends et les vacances. La capacité en personnel doit être assurée en conséquence. Les durées de travail et de repos des conducteurs s'alignent sur les dispositions de l'*Ordonnance sur la durée du travail et du repos des conducteurs professionnels de véhicules légers affectés au transport de personnes et de voitures de tourisme lourdes* (OTR 2). L'expérience démontre que cinq postes à plein temps sont nécessaires.
- Des réglementations particulières peuvent être établies pour les **régions périphériques**.
- Pour les **petites entreprises**, la disponibilité requise peut être assurée par le biais de **communautés de travail** (p. ex. sous la forme de la société simple). Le cas échéant, la communauté de travail est partenaire contractuelle de la Fondation THB.

Le Comité de la Fondation THB a défini les critères applicables aux **régions dites périphériques** sur la base des nouvelles directives. Du fait du besoin moindre de ces régions, les critères relatifs à la disponibilité y sont un peu plus souples. En l'occurrence, le premier indicateur est le nombre de courses ou le chiffre d'affaires, complété par la question de savoir si l'offre est suffisante dans la région concernée. La disponibilité doit ensuite être aménagée en fonction des possibilités de lieu et d'exploitation.

## **Anbieterverträge auf den neusten Stand gebracht**

Auch die **Anbieterverträge** waren an die neuen Bedingungen anzupassen. Sämtliche bisherigen Verträge wurden per Ende 2016 gekündigt. Im Laufe des Jahres 2016 führte die Geschäftsstelle mit allen Vertragspartnern Gespräche, wodurch sich die Gelegenheit ergab, mit allen Anbietern eine ausführliche Standortbestimmung zur bisherigen Zusammenarbeit und zu den Bestimmungen des neuen Vertrags vorzunehmen. Die neuen Anbieterverträge gelten ab 1. Januar 2017. Auch einige Neu-Interessenten konnten bereits im Laufe des Jahres 2016 nach den neuen Akkreditierungsrichtlinien aufgenommen werden.

## **TAGESGESCHÄFT**

### **Transportdienste**

Im Zusammenhang mit der Erneuerung der Verträge per 1. Januar 2017 wurden im Berichtsjahr mit allen Anbietern Gespräche geführt. Dabei konnten die im Vertrag vorgesehenen Änderungen sowie weitere Aspekte des laufenden Betriebs erörtert werden. Einige Fahrdienste stellten ihren Betrieb per Ende 2016 ein, andere kamen im Verlaufe des Jahres neu hinzu. Damit waren zu Beginn des Jahres 2017 kantonsweit 62 Transportdienste für die BTB-Kundschaft unterwegs.

### **Weiterbildung**

Neben der durch die verschiedenen Anbieter gewährleisteten internen Weiterbildung des Fahrpersonals besteht seit rund 15 Jahren die Möglichkeit, den Kurs des Verbandes *handi-cab suisse* zu absolvieren. Das Kursprogramm beinhaltet u.a.: Theorieteil Umgang mit behinderten Personen, Praxisteil Rollstuhlhandling und -Sicherung, Fahrpraxisblock mit Notbremsen, Ausweichen, Antischleuderübung usw. Der Kurs ist seit 2014 auch als CZV-Weiterbildung anerkannt.

Im Jahr 2016 nahmen 16 Personen von 6 akkreditierten BTB-Anbietern an diesem Kurs teil. Die Kosten wurden durch die Stiftung BTB via «Fonds Sicherheit» übernommen.

### **Kanton**

Im Rahmen der jährlichen Standortbestimmung mit der Gesundheits- und Fürsorgedirektion des Kantons Bern (GEF) wurde u.a. der Leistungsvertrag mit der Stiftung

## **Actualisation des contrats des prestataires**

Il s'agissait aussi d'adapter les **contrats des prestataires** aux nouvelles conditions. Tous les contrats en vigueur ont donc été résiliés pour la fin de 2016, et le Secrétariat s'est entretenu au cours de l'exercice écoulé avec l'ensemble des partenaires contractuels pour faire le point avec eux sur leur collaboration avec la Fondation THB et passer en revue les conditions contractuelles révisées. Les nouveaux contrats sont valables à partir du 1er janvier 2017. Cela dit, quelques nouveaux intéressés ont pu être admis en 2016 selon les nouvelles directives d'accréditation.

## **AFFAIRES COURRANTES**

### **Service de transport**

Au cours de l'exercice sous revue, des entretiens ont été menés avec tous les prestataires dans le cadre du renouvellement des contrats au 1er janvier 2017. Ils nous ont donné l'occasion d'aborder les modifications contractuelles ainsi que d'autres aspects liés à l'exploitation courante. Certains services de transport ont cessé leurs activités à fin 2016, tandis que de nouveaux prestataires ont été admis. Au début de l'exercice 2017, 62 services de transport assuraient la prise en charge de la clientèle de la Fondation THB.

### **Formation continue**

En parallèle à la formation continue interne proposée par les différents prestataires à leur personnel roulant, les chauffeurs ont, depuis une quinzaine d'années, la possibilité de suivre le cours de l'Association Suisse des Services de Transport Handicap, *handi-cab suisse* (hcs). Le programme hcs contient une partie théorique consacrée à la prise en charge des personnes handicapées, une partie pratique portant sur le maniement et la sécurisation des fauteuils roulants et un bloc dédié à la conduite pratique incluant le freinage d'urgence, l'évitement d'obstacles, des exercices de dérapage, etc. Le cours proposé par hcs est reconnu formation OACP depuis 2014.

16 personnes employées auprès de six différents prestataires THB accrédités ont participé à ce cours en 2016. Les frais correspondants ont été assumés par la Fondation via le fonds «Investissements / sécurité».

### **Canton**

L'état des lieux annuel avec la Direction de la santé publique et de la prévoyance sociale du canton de Berne

BTB besprochen. Die bewährte Zusammenarbeit im Behindertentransport wird auch im Jahr 2017 fortgesetzt.

### Organe der Stiftung

Der Stiftungsrat tagte im Laufe des Jahres 2016 zweimal. Die laufenden Geschäfte wurden an 3 ordentlichen Sitzungen des Ausschusses behandelt. Die Koordination des operativen Geschäfts war Gegenstand der periodischen Kommunikation zwischen Präsidium und Geschäftsleitung.

### Geschäftsstelle

Neben den üblichen administrativen Arbeiten war die Geschäftsstelle auch mit dem «Relaunch» der BTB-**Website** beschäftigt. Die Entwicklung erfolgte in Zusammenarbeit mit der Firma *ardt webdesign* aus Bern. Im Herbst konnte das durchaus erfreuliche Resultat präsentiert werden.

### Geschäftspartner

Neben den akkreditierten Transportdiensten kann die Stiftung BTB seit vielen Jahren auf zuverlässige Partner in den Bereichen Administration, Beratung und IT zählen. Ein besonderer Dank geht an:

- Bürozentrum der *Stiftung Schulungs- und Wohnheime Rossfeld*
- *nowhow solutions AG*
- *Pro Infirmis Kanton Bern*, kantonale Geschäftsstelle und Beratungsstellen

(SAP) a été l'occasion de discuter en particulier du contrat de prestations conclu entre la SAP et la Fondation THB. La collaboration efficace dans le domaine du transport de personnes handicapées a été reconduite pour 2017.

### Organes de la Fondation

En 2016, le Conseil de fondation s'est réuni à deux reprises. Les affaires courantes ont été traitées par le Comité à l'occasion de trois séances ordinaires. La présidence et le Secrétariat ont assuré la coordination du volet opérationnel par des communications périodiques.

### Secrétariat

Outre les tâches administratives habituelles, le Secrétariat s'est attelé au « rafraîchissement » du **site Internet** de la Fondation, en collaboration avec l'entreprise bernoise *ardt webdesign*. Le fruit de ce travail a été présenté en automne.

### Partenaires

La Fondation THB peut compter non seulement sur les services de transport accrédités, mais aussi, depuis de nombreuses années, sur des partenaires fiables dans les secteurs de l'administration, du conseil et de l'informatique. Un grand merci à:

- Centre administratif du foyer scolaire et d'habitation de Rossfeld (*Stiftung Schulungs- und Wohnheime Rossfeld*)
- *nowhow solutions SA, Berne*
- *Pro Infirmis Berne*, Direction cantonale et services de consultation

## HINWEISE ZUR JAHRESRECHNUNG 2016

### BILANZ

#### Aktive Rechnungsabgrenzung

Die GEF zahlt die Subventionen in Form von 6 Tranchen à 915'000 Franken und einer Restzahlung, die aufgrund der effektiven Fahrtenzahlen in Rechnung gestellt werden kann. Diese Restzahlung beläuft sich auf den Betrag von rund 220'000 Franken.

#### Kurzfristige Verbindlichkeiten

Bei den «Passiven Rechnungsabgrenzungen» handelt es sich vor allem um offene Rechnungen von Transportdiensten.

#### Fonds Investitionen / Sicherheit

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

#### Fonds «Härtefälle»

Dieser Fonds wurde im Jahr 2004 neu geschaffen und dient dazu, Härtefälle bei Benutzern abzufedern. Auf Wunsch können zusätzliche Transporte («Kontingente») gewährt werden.

#### Ausgleichsfonds

Der Behindertentransport im Freizeitbereich zeichnet sich durch schwierige Steuerbarkeit aus. Das Fahrverhalten der Kundschaft lässt sich nicht voraussagen. Damit die Stiftung BTB in der Kontingents- und Tarifpolitik eine gewisse Konstanz an den Tag legen kann, dient der Ausgleichsfonds als «Schwankungsreserve». So können einerseits «Gewinne» in diesen Fonds einbezahlt werden; andererseits können Defizite daraus gedeckt werden.

## COMMENTAIRES SUR LES COMPTES ANNUELS 2016

### BILAN

#### Actifs de régularisation

La SAP paie les subventions en six tranches de 915'000 francs, plus un versement du solde facturé sur la base du nombre effectif de courses. Ce reliquat s'élève à quelque 220'000 francs.

#### Engagements à court terme

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

#### Fonds «Investissements / sécurité»

Ce fonds permet de financer les mesures de formation et de perfectionnement des chauffeurs. Dans certains cas (régions périphériques, p. ex.), il permet aussi d'aider un service de transport à acquérir un dispositif de retenue spécifique pour fauteuils roulants.

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

Créé en 2004, ce fonds est destiné à aider les usagers présentant des cas dits pénibles. Sur demande dûment motivée, la Fondation THB peut accorder des courses supplémentaires («contingents»).

#### Fonds de compensation

Dans le domaine des loisirs, le transport des personnes handicapées est particulièrement difficile à gérer. Le comportement des usagers ne pouvant être anticipé, le fonds de compensation fait donc office de «réserve de fluctuation» pour que la Fondation THB puisse garantir une certaine constance dans sa politique des contingents et des tarifs. Il est alimenté par les «bénéfices» et couvre les déficits.

## ERFOLGSRECHNUNG

Die Erfolgsrechnung wurde ab 2011 neu gestaltet. Die Selbstbehalte der Fahrgäste sind nicht mehr als Ertrag dargestellt; sie werden bekanntlich durch die Fahrdienste direkt eingenommen, und die Stiftung zahlt nur noch den Restbetrag der Fahrkosten an die betreffenden Transportdienste. Mehrwertsteuertechnisch leitet die Stiftung BTB Subventionen für Behindertentransporte von individuellen Nutzern weiter. Die Erfolgsrechnung zeigt somit als Ertrag nur noch die Subventionen, welche durch den Kanton an die Stiftung vergütet werden.

Nach der «alten» Darstellung würde die Rechnung wie folgt aussehen (Zahlen gerundet):

Subventionen	5'710'000.00
Selbstbehalte u. ao. Ertrag	2'055'000.00
«Ertrag»	<u>7'765'000.00</u>
Bruttoaufwand Fahrten	7'370'000.00
Verwaltungskosten u. ao. Aufwand	385'000.00
Aufwand	<u>7'755'000.00</u>
Gewinn	10'000.00

### Subventionen des Kantons

Die Subventionen im Rahmen des Leistungsvertrages der GEF mit der Stiftung BTB betragen für das Jahr 2016 Fr. 5'710'000 Franken. Der Subventionsbetrag ergibt sich laut Leistungsvertrag aufgrund der Fahrtenzahl (Basis = 156'000 Fahrten) und dem pro Fahrt vereinbarten Pauschalbetrag (36.25 IV-Fahrt / 36.85 AHV-Fahrt). Die Stiftung BTB hat im Berichtsjahr 156'001 Fahrten abgerechnet, womit das Kostendach von 5'713'032 CHF annähernd ausgeschöpft wurde.

### Personalaufwand

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

### Sachaufwand

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

## COMPTE DE RÉSULTAT

La présentation du compte de résultat a été modifiée en 2011. Désormais, les franchises des usagers ne sont plus ventilées sous «Produits» étant donné qu'elles sont encaissées directement par les services de transport. La Fondation THB ne verse plus au service de transport concerné que la différence entre la franchise et le prix de la course. Du point de vue de l'impôt sur la valeur ajoutée, la Fondation THB transmet des subventions pour le transport-handicap d'usagers individuels. Le poste «Produits» du compte de résultat ne contient donc plus que les subventions reçues du canton.

Selon l'«ancienne» présentation, le compte de résultat serait le suivant (chiffres arrondis):

Subventions	5'710'000.00
Franchises et produits extraordinaire	2'055'000.00
«Produits»	<u>7'765'000.00</u>
Dépenses brutes au titre des courses	7'370'000.00
Frais d'administ. et charges extraord.	385'000.00
Charges	<u>7'755'000.00</u>
Bénéfice	10'000.00

### Subventions du canton

En 2016, les subventions perçues dans le cadre du contrat de prestations conclu entre la SAP et la Fondation THB se sont élevées à quelque 5'710'000 francs. En vertu dudit contrat, le montant exact des subventions est calculé en fonction du nombre de courses (base = 156'000) et du forfait convenu par course (36 fr. 25 AI / 36 fr. 85 AVS). Au cours de l'année sous revue, la Fondation THB a décompté 156'001 courses, si bien que le plafond des coûts, fixé à 5'713'032 francs, a presque été atteint.

### Charges de personnel

Ce poste regroupe les dépenses liées au Secrétariat de la Fondation THB, à la comptabilité et à la centrale administrative de Rossfeld (gestion de la banque de données, production des cartes de légitimation, etc.).

### Charges de fonctionnement

Sont inscrits à ce poste notamment les frais afférents aux locaux, au matériel de bureau, au matériel imprimé et à l'informatique.



Tel. +41 34 421 88 10  
Fax +41 34 422 07 46  
www.bdo.ch

BDO AG  
Hodlerstrasse 5  
3001 Bern

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

**Stiftung Behindertentransport Kanton Bern, Bern**

Als Revisionsstelle haben wir die Jahresrechnung (Bilanz, Erfolgsrechnung und Anhang) der Stiftung Behindertentransport Kanton Bern für das am 31. Dezember 2016 abgeschlossene Geschäftsjahr geprüft.

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

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

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

Bern, 29. März 2017

BDO AG



Thomas Stutz

Leitender Revisor  
Zugelassener Revisionsexperte



Bernhard Remund

Zugelassener Revisionsexperte

# Bilanz

31.12.2016

31.12.2015

## Aktiven

### Umlaufvermögen

Flüssige Mittel	1'878'191.23	2'074'512.17
Debitoren	320.47	4'173.82
Aktive Rechnungsabgrenzung	222'517.05	11'145.00

### Total Aktiven

**2'101'028.75**

**2'089'830.99**

## Passiven

### Fremdkapital

#### Kurzfristiges Fremdkapital

Passive Rechnungsabgrenzung	481'074.00	475'820.50
-----------------------------	------------	------------

#### Rückstellungen

Rückstellung Projekt "Medizinische Fahrten"	20'000.00	20'000.00
---	-----------	-----------

### Total Fremdkapital

**501'074.00**

**495'820.50**

### Eigenkapital

#### Stiftungskapital

**761'040.10**

**761'040.10**

#### Reserven

Ausgleichsfonds	746'195.74	734'381.13
Fonds Investitionen/Sicherheit	40'093.91	45'964.26
Fonds Härtefälle	52'625.00	52'625.00
<b>Total Reserven</b>	<b>838'914.65</b>	<b>832'970.39</b>

### Total Eigenkapital

**1'599'954.75**

**1'594'010.49**

### Total Passiven

**2'101'028.75**

**2'089'830.99**

# Erfolgsrechnung

31.12.2016

31.12.2015

## Ertrag

Subventionen Kanton

5'710'376.05

5'501'145.00

Finanzertrag

957.32

2'475.46

## Total Ertrag

**5'711'333.37**

**5'503'620.46**

## Aufwand

Fahrtenaufwand

5'311'240.95

5'005'805.00

Personalaufwand

333'764.55

313'592.45

Sachaufwand

37'913.26

42'095.20

Entschädigungen Stiftungsräte

1'048.00

875.60

a.O. Aufwand

15'552.00

0.00

## Total Aufwand

**5'699'518.76**

**5'362'368.25**

## Gewinn

**11'814.61**

**141'252.21**

## Zuweisungen

Einlage Ausgleichsfonds

11'814.61

141'252.21

## Anhang zur Jahresrechnung

per 31. Dezember 2016

### Allgemeine Angaben

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

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

Die Angaben des Vorjahres wurden zur Vergleichbarkeit den Anforderungen des neuen Rechnungslegungsrechts angepasst. Die vom Stiftungsrat genehmigte Jahresrechnung ist rechtlich massgebend.

#### Rechtsform

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

#### Stiftungszweck

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

#### Massgebende Grundlagen

Stiftungsurkunde vom 28. November 2008  
 Stiftungsreglement vom 16. Oktober 2014  
 Reglement des Stiftsrats-Ausschusses vom 25. Oktober 2007  
 Spesenreglement vom 14. Mai 2009  
 Reglement Ausgleichsfonds vom 19. April 2007  
 Reglement Fonds "Härtefälle" vom 19. April 2007

#### Anzahl Mitarbeiter

Bandbreite der Vollzeitstellen im Jahresdurchschnitt: < zehn Vollzeitstellen

#### Organe der Stiftung

<i>Stiftungsrat:</i>	<i>Zeichnungsberechtigung:</i>
Andreas Laubenberger, Bremgarten (Präsident)	k
Heinz Senn, Worb (Vizepräsident)	k
Joanna Gerber, Moutier (Groupement d'Action Sociale du Jura bernois - GAS)	-
Josef Stadelmann, Biel	k
Martin Vonderach, Münchenbuchsee (Benutzer)	-
Caroline Caccivio, Biel (Benutzer)	-
Jörg Frey, Oberburg (Region Emmental-Oberaargau)	-
Christoph Graf, Wabern (Pro Infirmis, Region Oberland)	-
Bruno Riva, Derendingen	k
Christine Morger, Thierachern (Rheumaliga Kanton Bern)	-
Walter Zuber, Marly (KGL Pro Infirmis Bern)	k

*Geschäftsleiter: (im Ausschuss mit beratender Stimme)*

Ronald Liechti, Laupen k

*Revisionsstelle:*

BDO AG, Hodlerstrasse 5, 3001 Bern -

k = Kollektiv zu zweien

- = keine Zeichnungsberechtigung

# KURZPORTRAIT STIFTUNG BEHINDERTENTRANSPORT

## DIE STIFTUNG UND IHR ZWECK

Die Ende 1997 gegründete Stiftung Behindertentransport löste als kantonale Dachorganisation den seit 1994 existierenden Verbund bernischer Behinderten- und Betagtentransportdienste (VBBT) ab. Sie **bezweckt** die **Integration mobilitätsbehinderter Personen** im IV- und im AHV-Alter in ihr gesellschaftliches Umfeld, insbesondere durch ein Angebot an geeigneten Transportmöglichkeiten. Der Stiftungszweck richtet sich in erster Priorität auf Personen mit Wohnsitz im Kanton Bern. Zur Erfüllung ihres Zwecks kann die Stiftung insbesondere

- die Trägerschaft von Behindertentransportdiensten übernehmen
- Aufträge an Dritte zur Organisation eines Transportdienstes erteilen
- Beiträge an Transportdienste leisten

Die Stiftung ist gemäss Auftrag des Kantons Bern zuständig für die gesamte Angebots- und Budgetsteuerung sowie für Verträge mit den Fahrdiensten im Kanton für sog. «Freizeitfahrten» (Transporte mit anderem Zweck, z.B. Schul-, Arbeits- oder Therapiefahrten, werden in der Regel durch andere Kostenträger finanziert).

Die Stiftung hat gemeinnützigen Charakter und verfolgt keinerlei Erwerbszweck.

## DIE ROLLENVERTEILUNG

Die **Kunden** sind mobilitätsbehinderte Menschen im Erwerbsalter («IV-Alter») oder im AHV-Alter. Aufgrund eines Antrags an die Stiftung erhalten sie den Fahrberechtigungsausweis.

Die **Fahrdienste** sind in der Regel lokale Taxiunternehmen. Es können aber auch Verträge mit anderen im Behindertentransportdienst tätigen Organisationen abgeschlossen werden.

Die **Beratungsstellen** PRO INFIRMIS / PRO SENECUTE sind die Anlaufstellen für Personen mit Mobilitätsbehinderung. Weitere Partner im Bereich Beratung sind die Beratungs- und Rehabilitationsstelle für Sehbehinderte und Blinde (BRBS) 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 sehr gute **Zusammenarbeit mit dem Kanton** (Gesundheits- und Fürsorgedirektion des Kantons Bern, GEF) ist einer der Hauptgründe für die Verbesserungen, die im Behindertentransport in den vergangenen Jahren erzielt werden konnten. Die Auslagerung der Steuerungsfunktion im Behindertentransport an die Stiftung BTB nutzt deren langjährige Erfahrung in diesem Bereich. Gesteuert wird die Zusammenarbeit über einen Leistungsvertrag.

## PHILOSOPHIE

Das Konzept des Behindertentransportes im Kanton Bern beruht zu einem grossen Teil auf der Zusammenarbeit mit dem **lokalen Taxigewerbe**. Dadurch werden unnötige Konkurrenzsituationen und Doppelspurigkeiten vermieden. Diese Zusammenarbeit mit dem professionellen Behindertentransport hat sich gut bewährt.

Im Bereich Administration werden möglichst viele Arbeiten an **Behinderteninstitutionen** vergeben, so zum Beispiel an das Bürozentrum im Schulungs- und Wohnheim Rossfeld. Auch mit der Pro Infirmis Kanton Bern besteht eine langjährige Zusammenarbeit, die sich gut bewährt hat. Diese Kooperationen einerseits mit dem privaten Gewerbe, andererseits mit Institutionen im Behindertenbereich, ergeben eine sinnvolle Kombination und bieten sowohl kostenmässig als auch in Bezug auf die Qualität eine optimale Lösung.