

## JAHRESBERICHT 2017

### VORWORT

Die öffentliche Hand – Bund, Kantone, Gemeinden – hat, nebst vielen anderen Aufgaben, auch soziale Verpflichtungen. Vereinfacht ausgedrückt soll der Staat Massnahmen zur Beseitigung von Benachteiligungen von Behinderten vorsehen. Es soll auch Behinderten ermöglicht werden, ein menschenwürdiges Leben zu führen. Wer, auf welcher Ebene, wofür zuständig ist, regeln Verfassung und Gesetze.

Ein menschenwürdiges Leben führen bedeutet u.a. die Möglichkeit zu haben, am gesellschaftlichen Leben teilzunehmen. Dafür braucht es Mobilität. Die ist für Behinderte erschwert. Im öffentlichen Verkehr haben die jeweiligen Transportanbieter aufgrund des BehiG eine behindertengerechte Benutzung ihrer Transportmittel zu schaffen. Was den Behindertentransport im eigentlichen Sinne anbelangt, hat sich der Bund per Ende 2004 von der bis damals über die IV abgewickelten Subventionierung von Behindertentaxidiensten zurückgezogen. Damit wurde ein Chaos angerichtet – im Kanton Bern fielen rund 50% der Subventionen auf einen Schlag weg – und alles den Kantonen überlassen.

Der Kanton Bern, der bis damals in Ergänzung zur IV rund die Hälfte der Kosten übernommen hatte, musste in die Lücke springen und tat dies ausgezeichnet. Die wegen des IV-Rückzugs weggefallenen Gelder wurden vom Grossen Rat und der Regierung innert weniger Jahre wieder aufgefüllt. Die Stiftung BTB konnte die infolge Wegfallens der IV-Gelder notwendig gewordenen Fahrkontingente für die Benutzer rasch wieder erheblich lockern.

Seit dem grossartigen Einspringen des Kantons Bern für den Bund kann die Stiftung BTB Jahr für Jahr mit einem vom Kanton in einem Leistungsvertrag zugesprochenen Subventionsbetrag eine bestimmte Anzahl Transporte von zugelassenen Anbietern für Behinderte und Betagte finanzieren. Dieser Betrag schnellte zwar nie mehr in die Höhe, doch stieg er über all die Jahre hinweg kontinuierlich an, wenn auch oft nur teuerungsbedingt.

Dies ändert sich nun erstmals. Denn seit den Regierungsratsersatzwahlen 2016 weht der politische Wind

## RAPPORT ANNUEL 2017

### LE MOT DU PRÉSIDENT

Parmi les nombreuses tâches qui incombent aux pouvoirs publics – Confédération, cantons, communes –, il y a les engagements sociaux. De fait, l'État est censé prévoir des mesures en vue d'éliminer les inégalités qui frappent les personnes handicapées. Il doit aussi faire en sorte que ces personnes puissent mener une existence conforme à la dignité humaine. La question de savoir qui fait quoi et à quel niveau est régie dans la Constitution fédérale et les lois.

Mener une existence conforme à la dignité humaine signifie notamment avoir la possibilité de participer à la vie sociale. Or qui dit vie sociale dit mobilité, et la mobilité est précisément le problème des personnes handicapées. La LHand impose aux prestataires d'assurer aux personnes handicapées des transports publics adaptés à leurs besoins. Cependant, la Confédération s'est retirée fin 2004 des subventions accordées jusque-là par le biais de l'AI aux services de taxis assurant le transport-handicap. Cette décision a causé un immense désarroi – avec une coupe nette de 50% des subventions dans le canton de Berne –, d'autant qu'il appartenait subitement aux seuls cantons de régler le financement du transport-handicap.

Avant cela, le canton de Berne assumait la moitié des coûts en complément des subventions de l'AI. Il devait donc trouver une solution, ce qu'il a fait avec brio, puisque le Grand Conseil et le Gouvernement ont réussi à combler cette lacune en quelques années. La Fondation THB a ainsi pu rapidement assouplir les contingents de courses devenus nécessaires à la suite du retrait des fonds de l'AI.

Depuis l'intervention généreuse du canton de Berne, la Fondation THB est en mesure de financer année après année, au moyen des subventions accordées sur la base d'un contrat de prestations passé avec le canton, un nombre déterminé de courses pour personnes handicapées et/ou âgées assurées par des prestataires agréés. Si ce montant n'a jamais plus atteint les niveaux d'autrefois, il a néanmoins augmenté de manière continue au fil des ans, même si ce fut souvent sous l'effet du renchérissement.

Mais le vent tourne: depuis les élections complémentaires au Conseil-exécutif de 2016, la droite est majoritaire, non seulement au Grand Conseil, mais aussi au niveau du

im Kanton Bern nicht nur im Grossen Rat, sondern auch auf Regierungsebene von rechts und der fürs Soziale zuständigen Direktion, der GEF, steht ein bürgerlicher Regierungsrat vor. Das bringt Verschiebungen in der Gewichtung der staatlichen Aufgaben mit sich. Die Auswirkungen machen Sorge. Im gesamten Sozialwesen wird die kantonale Unterstützung fürs nächste Jahr gekürzt und es werden weitere Kürzungen für die folgenden Jahre ins Auge gefasst. BTB werden die Subventionen für 2018 um etwa 25'000 Franken gekürzt. Das müssen wir verkraften. Weitere Beitragsreduktionen müssten mit Leistungseinschränkungen aufgefangen werden.

Der Subventionsabbau tut weh. Es ist ein Schritt in die falsche Richtung. Zum einen nimmt nämlich der BTB zur Verfügung stehende Subventionsbetrag pro Kopf der Fahrberechtigten seit Jahren ab, wobei wir trotzdem eine gewisse Anzahl Fahrten zur Verfügung stellen können, weil nicht jeder Berechtigte fährt und viele nur wenig.

Zum andern hätten unsere Fahrberechtigten längst eine Tarifsenkung verdient. Denn infolge unserer sehr zurückhaltenden, vorsichtigen Tarifpolitik schrieben wir in den letzten Jahren regelmässig «Gewinne». Diese gelangten in den Ausgleichsfonds, der zum Ausgleich von «Gewinnen» und «Verlusten» geschaffen wurde und so eine konstante Tarifstruktur aufrecht zu erhalten erlauben soll. Da die mobilitätsbehinderte Kundschaft pro Fahrt nach wie vor massiv mehr zahlen muss als nichtbehinderte Nutzer des öffentlichen Verkehrs, hätte BTB eigentlich eine Reduktion der Selbstbehalte umsetzen wollen. Die vom Kanton angekündigten Sparmassnahmen bewogen uns aber, vorerst davon abzusehen.

Im Interesse der Fahrberechtigten wird BTB die Möglichkeit einer baldigen moderaten Tarifsenkung dennoch im Auge behalten.

## 2017 - SEIT 20 JAHREN STETIGE WEITERENTWICKLUNG

Seit der Errichtung der Stiftung Ende 1997 sind nunmehr 20 Jahre vergangen. In diesem Zeitraum wurden 4 Erhebungen zur **Qualität** der Transportdienste durchgeführt. Die detaillierten Ergebnisse der Befragung vom Herbst 2017 finden sich weiter unten im Jahresbericht. Das

Gouvernement, et la Direction de la santé publique et de la prévoyance sociale du canton de Berne (SAP), responsable des affaires sociales, est passée sous houlette bourgeoise. D'où un glissement de la pondération des tâches cantonales, dont les répercussions sont inquiétantes : le canton a réduit son soutien à l'aide sociale pour l'année prochaine, et de nouvelles baisses sont envisagées pour les années à venir. Pour la Fondation THB, les subventions 2018 ont été amputées de quelque 25'000 francs. Nous allons devoir agir en conséquence en compensant les prochaines coupes de subventions par un rabotage des prestations.

C'est un coup dur et un pas dans la mauvaise direction. En effet, le montant de subvention par ayant droit à la disposition de la Fondation THB diminue chaque année, mais nous parvenons quand même proposer un certain nombre de courses parce que certains ayants droit n'ont pas recours à notre offre et que d'autres n'effectuent que peu de courses.

En outre, nos ayants droit mériteraient depuis longtemps des tarifs plus avantageux: grâce à notre politique tarifaire très prudente, nous avons été dans les chiffres noirs ces dernières années. Les «bénéfices» ont été affectés au fonds de compensation créé pour équilibrer les bénéfices et les pertes et assurer ainsi une structure tarifaire constante. Or, comme la clientèle à mobilité réduite doit toujours payer nettement plus par course que les usagers non handicapés des transports publics, la Fondation THB aurait souhaité pouvoir réduire le montant des franchises. Les mesures d'économies annoncées par le canton nous contraignent d'y renoncer pour l'instant.

Toujours soucieuse de défendre les intérêts de ses ayants droit, la Fondation THB continue toutefois de viser une baisse prochaine – même modérée – de ses tarifs.

## 2017 - UN DÉVELOPPEMENT CONSTANT DEPUIS VINGT ANS

Déjà Deux décennies se sont écoulées depuis la création de la Fondation THB, fin 1997. Durant cette période, nous avons effectué quatre sondages sur la qualité des services de transports-handicap. Les résultats détaillés du dernier sondage, mené en automne 2017, sont présentés plus loin. Mais commençons par l'essentiel: les usagers jugent la **qualité** des services de transports-handicap bonne à

Wichtigste vorweg: Sehr erfreulich ist die durchgehend gute bis sehr gute Bewertung der Qualität durch die Fahrgäste. Hinzu kommt: Obwohl auch die vorangehenden Umfragen (2001, 2009, 2014) bereits sehr gut ausgefallen waren, konnte mit jeder Erhebung eine **kontinuierliche Steigerung** festgestellt werden.

Bei den Fahrtenzahlen sieht es auf den ersten Blick so aus, wie wenn das Angebot seit einigen Jahren stagnieren würde. Nicht vergessen darf man jedoch, dass durch die konsequente Umsetzung des Subsidiaritätsprinzips viele Transporte auf die dafür zuständigen Kostenträger (Krankenkassen, EL usw.) umgelagert wurden. Dadurch wurde insgesamt der «Output» an Mobilität auch **in quantitativer Hinsicht vergrössert**.

## AUS DER STATISTIK

Im Jahr 2017 wurden kantonsweit rund **154'000 Freizeitfahrten** durchgeführt, das sind 2'000 weniger als im Vorjahr. Pro Monat waren es im Durchschnitt 12'800 Fahrten.

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

Der Anteil der **Rollstuhltransporte** lag bei 34% (Vorjahr 35%), die Fussgängerfahrten hatten einen Anteil von 66%.

Die Zahl der registrierten **berechtigten Personen** belief sich Ende des Jahres auf 6'680, davon 1'580 (23%) im IV-Alter und 5'280 (77%) im AHV-Alter. 4'000 Personen haben das Angebot im Berichtsjahr mindestens einmal genutzt (1'100 IV, 2'900 AHV). Der Anteil der «**aktiven**» Berechtigten betrug somit rund 58% (Vorjahr 59%).

Die durchschnittliche **jährliche Fahrtenzahl pro berechtigten Benutzer** belief sich im IV-Bereich auf ca. 39 Fahrten (Vorjahr 41), im AHV-Bereich auf gut 18 (wie im Vorjahr).

Im Durchschnitt aller Fahrberechtigten betrug die Anzahl der Transporte pro Person und Jahr **22** (Vorjahr 24). Das entspricht einer Retourfahrt pro Monat.

Der für Fahrten zur Verfügung stehende Nettobetrag pro berechnete Person betrug im Jahr 2017 rund **780 Franken**; im Jahr 2008 waren es noch rund 1'080 Franken gewesen.

très bonne. En outre, bien que les enquêtes précédentes (2001, 2009, 2014) aient déjà récolté de très bonnes évaluations, nous constatons une **amélioration constante de la qualité** d'un sondage à l'autre.

Concernant le nombre de courses, l'offre semble à première vue stagner depuis quelques années. Mais il ne faut pas oublier que, dans le sillage de l'application stricte du principe de subsidiarité, de nombreuses courses ont été reportées sur les organismes payeurs compétents (caisses-maladie, PC, etc.), ce qui représente en réalité une **augmentation quantitative** générale de l'«offre» de mobilité.

## STATISTIQUE

En 2017, quelque **154'000 courses pour les loisirs** ont été effectuées sur le territoire cantonal, soit 2'000 de moins que l'année précédente. La moyenne mensuelle s'inscrit à 12'800 courses.

La part des déplacements **AI** a représenté 40% des courses (comme en 2016), 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 un peu plus élevée.

La part des **transports de personnes en fauteuil roulant** s'est inscrite à 34% (35% en 2016) et celle des déplacements en véhicule normal («piétons»), à 66%.

À la fin de l'exercice, le nombre des **ayants droit** enregistrés s'inscrivait à 6'860 personnes, dont 1'580 (23%) en âge AI et 5'280 (77%) en âge AVS. 4'000 personnes ont utilisé l'offre au moins une fois au cours de 2017 (1'100 AI, 2'900 AVS). La part des ayants droit «**actifs**» s'est ainsi établie à quelque 58% (contre 59% en 2016).

En moyenne **annuelle, chaque usager ayant droit** en âge AI a commandé environ 39 courses (41 en 2016), et chaque usager en âge AVS, quelque 18 courses (chiffre inchangé).

Tous ayants droit confondus, la moyenne par personne et par année s'élève à **22 trajets** (24 en 2016), soit à peine un aller-retour par mois.

En 2017, le montant net disponible par ayant droit (sans les frais administratifs) était de quelque **780 francs**, contre encore 1'080 francs en 2008.

Die **Bruttokosten pro Fahrt** betragen Fr. 46.00 (Vorjahr 47.00).

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

Le **coût brut par course** s'est inscrit à 46 francs (contre 47 fr. en 2016).

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

● Bern Stadt und Region / Ville et région de Berne	3'210'000.00	Vorjahr / 2016	3'380'000.00
● Biel Seeland / Bienne-Seeland	620'000.00		610'000.00
● Emmental-Oberaargau / Emmental-Haute Argovie	170'000.00		210'000.00
● Berner Oberland / Oberland bernois	600'000.00		640'000.00
● Laupen / Konolfingen	430'000.00		435'000.00
● Berner Jura / Jura bernois	30'000.00		35'000.00
Total Franken / francs	5'060'000.00		5'310'000.00

**Marktanteile:** Die Fahrdienste der Region Bern haben zusammen einen Umsatz-Marktanteil von rund 70%. Nach wie vor findet also ein bedeutender Teil des Geschäfts in dieser Zentrumsregion statt. Die Marktleader sind: Betax (19% - Tendenz stabil), EasyCab (16% - Tendenz: leicht rückläufig), Nova Taxi (15% - stabil).

Der **Selbstbehalt** der Kunden betrug rund 2'000'000.00. Das sind 28,4% der Brutto-Fahrtkosten bzw. 26,9% 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. 390'000.00 (Vorjahr 372'000.00); das entspricht rund 5,3% des Gesamtaufwandes inkl. Kundenanteil (Vorjahr 4,8). Pro Fahrt betrug der Verwaltungsaufwand Fr. 2.53 (Vorjahr 2.39).

## UMFRAGE ZUR QUALITÄT DES ANGEBOTS

In der zweiten Hälfte des Berichtsjahres wurde ein Fragebogen zur Ermittlung der Qualität an alle berechtigten Personen verschickt, die bis zu diesem Zeitpunkt des Jahres mindestens eine Fahrt gemacht hatten.

Von 3'476 Fragebogen wurden 2'013 ausgefüllt zurückgesandt, was 58% entspricht. Der - wie schon bei der letzten Befragung - sehr hohe **Rücklauf** zeigt das Interesse der Kundschaft, Rückmeldungen zum Angebot im Bereich der subventionierten Freizeitfahrten und insbesondere

**Parts de marché:** les services de transport de la région de Berne ont représenté une part de marché globale en termes de chiffre d'affaires de près de 70% en 2017. Cela confirme une fois de plus la tendance à la concentration des moyens dans le centre. Les leaders du marché sont Betax (19%, stable), EasyCab (16%, en légère baisse) et Nova Taxi (15%, stable).

La **franchise** des clients a atteint quelque 2'000'000 francs, soit 28,4% des coûts bruts ou 26,9% des coûts totaux. Le reste des frais a été couvert par les subventions du canton. Par course simple, l'usager a payé 13 francs en moyenne (comme en 2016).

Les **charges administratives** ordinaires se sont élevées à environ 390'000 francs (372'000 fr. en 2016), ce qui représente quelque 5,3 % des dépenses totales, y compris la part des clients (exercice précédent : 4,8%). Par course, la charge administrative s'est élevée à 2 fr. 53 (contre 2 fr. 39 en 2016).

## SONDAGE SUR LA QUALITÉ DE L'OFFRE

Au second semestre de 2017, un sondage sur la qualité de l'offre a été envoyé à toutes les personnes ayant droit qui avaient déjà utilisé un service de transports-handicap au moins une fois dans l'année.

Sur les quelque 3'476 questionnaires envoyés, plus de 2013 nous ont été renvoyés dûment complétés (58%). Ce **taux de retour** très élevé démontre une fois encore l'intérêt de la clientèle à donner son avis sur l'offre de courses pour les loisirs subventionnées en général et sur la qualité

zur Qualität der Fahrdienste zu geben.

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

- Wie gut ist der Fahrdienst bei einer telefonischen Bestellung erreichbar? Nimmt überhaupt jemand ab?
- Wie sieht es aus mit der Verfügbarkeit? Gibt es insbesondere die Möglichkeit «spontan» zu fahren oder muss vorbestellt werden? Wie sieht es aus mit den Randzeiten und am Wochenende?
- 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»?

Auf der vierstufigen Skala (sehr gut / gut / genügend / ungenügend) wurde die Erreichbarkeit in 70% der Fälle mit «sehr gut» bewertet (2014: 69%). Nur gerade 2% fanden die Erreichbarkeit genügend oder ungenügend.

Ähnlich gut wird die Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit bewertet. Mit 66% «sehr gut» ist auch hier gegenüber 2014 (63%) eine leichte Steigerung festzustellen.

Hingegen schneidet die Verfügbarkeit - wie zu erwarten - etwas weniger gut ab: Zur «Rush Hour» gibt es des Öfteren Engpässe. Unter den gegebenen Umständen kann aber auch dieses Ergebnis als gut bezeichnet werden, zumal da nur gerade 1% die Verfügbarkeit als «ungenügend» taxiert. Der Anteil «sehr gut» ist um 2% höher als im Jahr 2014.

des services de transport en particulier.

Les premières questions portaient sur la **disponibilité téléphonique**, la **disponibilité en cas de réservation de dernière minute**, la **ponctualité** et la **fiabilité**. Quelques exemples:

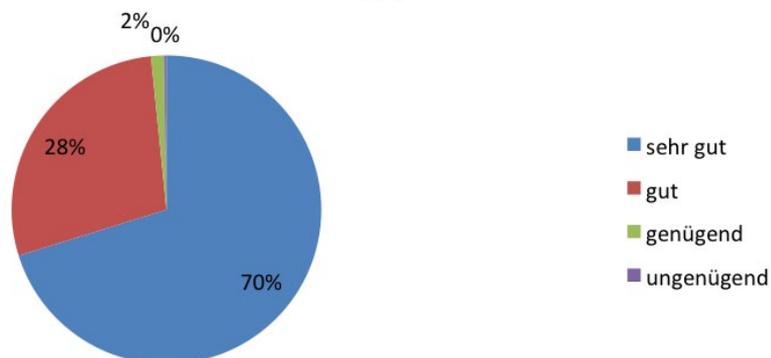
- Réservation d'une course: Comment jugez-vous la disponibilité téléphonique? Quelqu'un répond-il au téléphone?
- Comment jugez-vous la disponibilité en cas de réservation de dernière minute? Les courses «spontanées» sont-elles possibles ou faut-il toujours commander les courses à l'avance? Le prestataire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

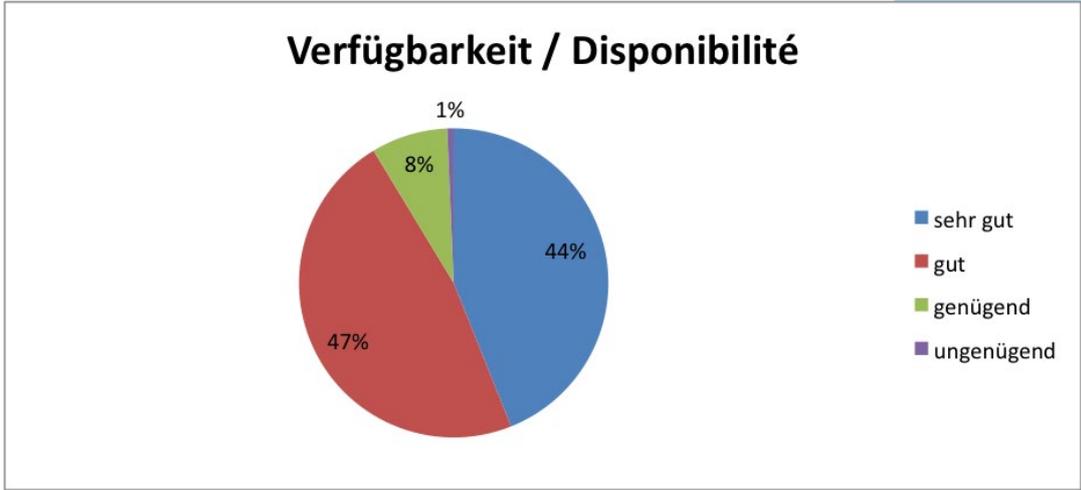
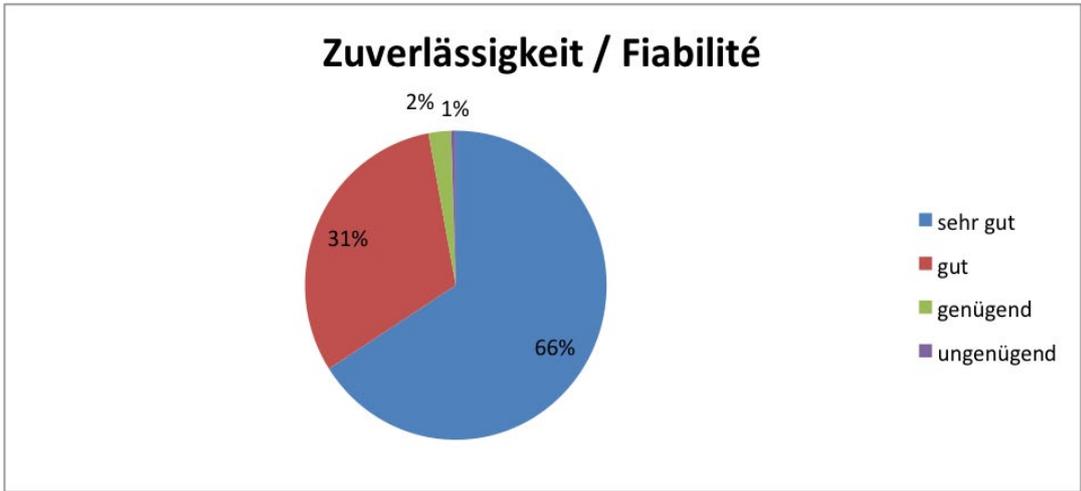
Sur une échelle à quatre niveaux (très bonne / bonne / laisse à désirer / insuffisante), la disponibilité téléphonique a été jugée «très bonne» par 70% des répondants (2014: 69%). Seuls 2% des ayants droit ont estimé qu'elle laissait à désirer ou qu'elle était insuffisante.

La ponctualité et la fiabilité ont obtenu le même bon résultat ; avec un taux de 66% de «très bonnes», on observe ici aussi une légère amélioration par rapport au sondage de 2014 (63%).

Par contre – comme on pouvait s'y attendre –, la disponibilité en cas de réservation de dernière minute est moins bien notée: les répondants relèvent une indisponibilité fréquente aux heures de pointe. Cela dit, compte tenu des circonstances, ce résultat peut aussi être considéré comme bon, d'autant que seul 1% des sondés juge cette disponibilité «insuffisante». La part des «très bonne» est de 2% supérieure à celle de 2014.

### Erreichbarkeit für Bestellung / Réservation



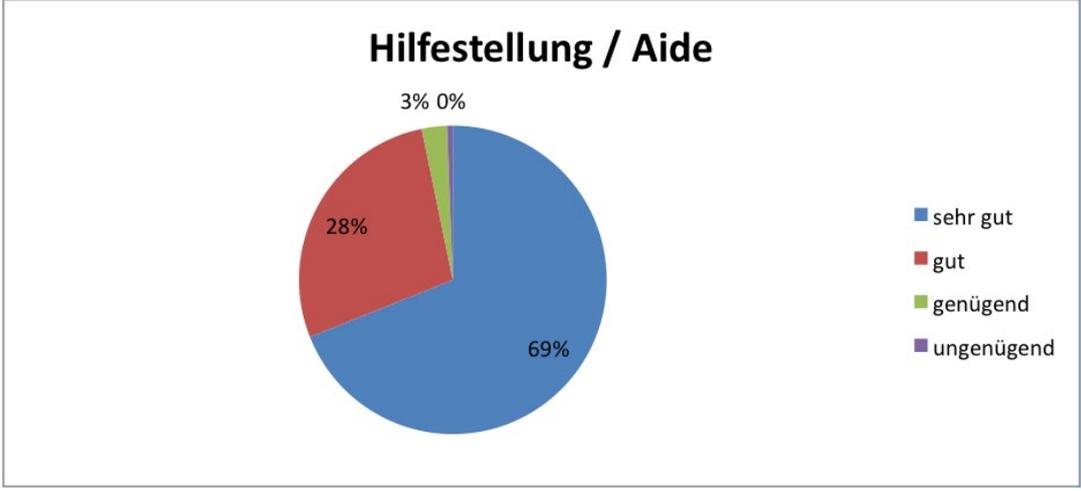


Bei den Fragen nach **Hilfestellung** und **Betreuung** steht das Fahrpersonal im Fokus:

- Hilft man bei Ein- und Aussteigen?
- Erhalte ich bei Bedarf besondere Betreuung, wie z.B. Begleitung zur Haustüre?

Les questions relatives à l'**amabilité** et à l'**aide apportée** portaient surtout sur le personnel des services de transport:

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



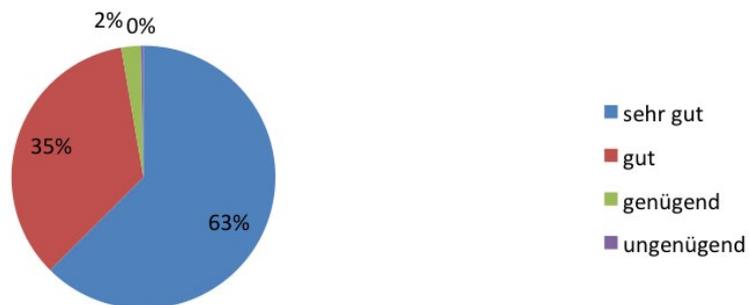
Nur gerade 3% der Fahrgäste beurteilten diese Aspekte mit «genügend» oder «ungenügend». Das heisst, die grosse Mehrheit der Kundschaft ist mit dem Fahrpersonal zufrieden bis sehr zufrieden. Die Bewertung «sehr gut» steigerte sich seit 2014 von 62% auf 69%.

Der Aspekt der **Sicherungs- und Haltevorrichtungen** im Fahrzeug - insbesondere für Rollstühle - wurde in 98% der Fälle als «gut oder «sehr gut» bezeichnet. Bei den 2% «genügend» liegt aber immer noch Verbesserungspotential. Auch hier liegt der Anteil «sehr gut» mit 63% leicht höher als 2014 (59%).

Seuls 3% des usagers jugent que ces points «laissent à désirer» ou sont «insuffisants». Autrement dit, la grande majorité de la clientèle est satisfaite, voire très satisfaite des services fournis par le personnel des services de transport. L'appréciation «très bonnes» a progressé de 7 points depuis 2014, passant de 62% à 69%.

Les **dispositifs de sécurité et de maintien** dans les véhicules – en particulier pour les fauteuils roulants – ont été évalués «bons» à «très bons» dans 98% des cas. Les 2% restants estiment que ces systèmes «laissent à désirer», ce qui indique un potentiel d'amélioration. Ici aussi, la part des «très bons» (63%) s'inscrit en légère hausse par rapport à 2014 (59%).

### Sicherungs- und Haltevorrichtungen / Dispositifs de sécurité



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

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

Es überrascht nicht, dass hier der Zufriedenheitsgrad etwas tiefer liegt. Immerhin beurteilen 15% der Nutzenden den Selbstbehalt als «billig» (2014: 12%) und 78% als angemessen.

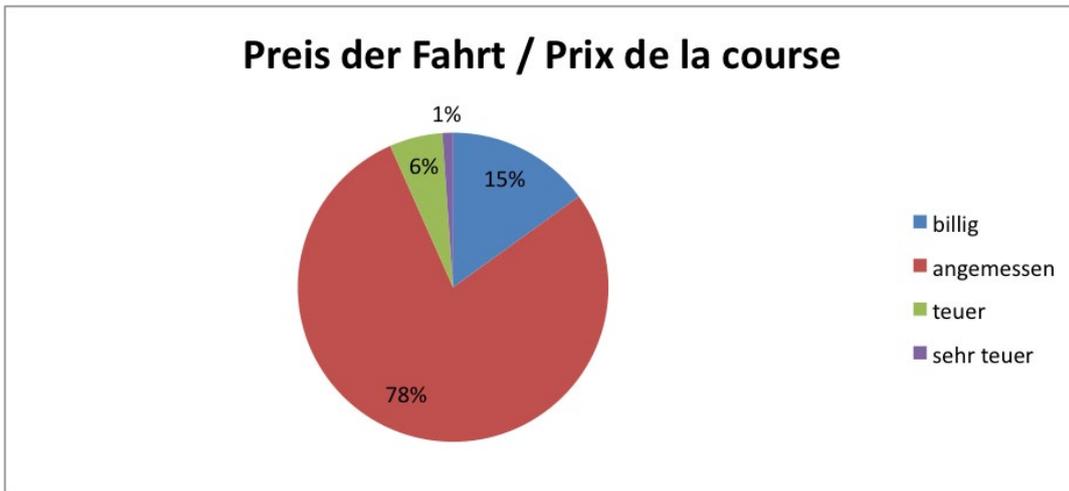
Bekanntlich ist der zu entrichtende Preis für eine Fahrt mit dem Behindertentaxi um ein Vielfaches teurer als beim Transport mit dem öffentlichen Verkehr. Dass trotzdem nur gerade 7% der Fahrgäste den Preis als „teuer“ oder „sehr teuer“ bezeichnen (2014: 9%), mag damit zusammenhängen, dass ein grosser Teil der Berechtigten nach wie vor froh ist, überhaupt von einem subventionierten Mobilitäts-Angebot profitieren zu können.

Le **prix des courses** constituait un critère essentiel de l'évaluation globale de notre offre:

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

Sans surprise, le degré de satisfaction est un peu plus bas ici. Il n'en reste pas moins que 15% des usagers considèrent la franchise comme «bon marché» (2014: 12%) et 78%, comme «juste».

On le sait, une course est bien plus chère avec un service de taxi-handicap qu'avec les transports publics. Cependant, le fait que seuls 7% des usagers estiment que le prix est «cher» ou «très cher» (2014: 9%) révèle probablement que la plupart des ayants droit apprécie déjà simplement le fait de pouvoir bénéficier d'une offre de mobilité subventionnée.



Zu guter Letzt spielt auch die zur Verfügung stehenden **Anzahl der Fahrten** eine Rolle:

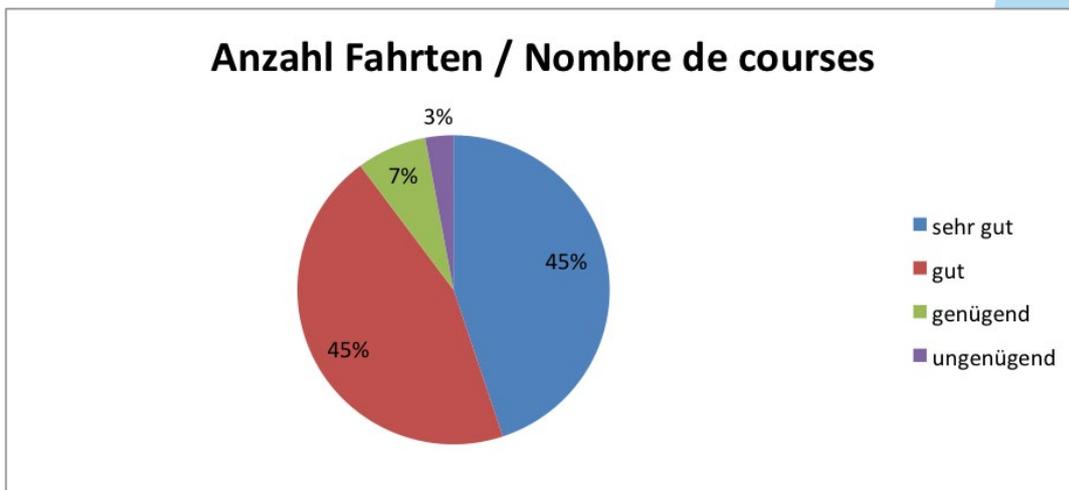
- Reicht das «Kontingent» aus?
- Erhalte ich damit genügend Mobilität?

90% der Berechtigten haben mit dem Kontingent kaum Probleme (2014 waren es noch 80%). Für 7% der Nutzenden ist die Fahrtenzahl knapp, für 3% reicht sie gar nicht.

Les usagers ont également été invités à donner leur avis sur le **nombre de courses** disponible:

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

90% des ayants droit n'ont pour ainsi dire rencontré aucun problème de contingent (contre 80% en 2014). Pour 7% des usagers, le nombre de courses laisse à désirer, et il est insuffisant pour 3%.



#### Vergleich mit 2014

Die letzte Kundenumfrage im Kanton Bern stammt aus dem Jahr 2014. Die Fragestellungen wurden nur geringfügig angepasst; die Bewertungsskala blieb unverändert. Gesamthaft ist festzustellen, dass in allen Bereichen noch einmal Verbesserungen stattgefunden haben, d.h. dass die Anbieter das schon im Jahr 2014 sehr gute Ergebnis noch einmal **gesteigert** haben.

#### Vergleich mit Basel

Die Umfrage des Jahres 2017 wurde (wie schon 2014) mit der „Koordinationsstelle Fahrten für mobilitätseingeschränkte Personen beider Basel“ (KBB) konzipiert und

#### Comparaison avec les résultats de 2014

Le sondage précédent date de 2014. Les questions n'ont été que légèrement adaptées, et l'échelle d'évaluation est restée la même. D'une manière générale, on constate des améliorations dans tous les domaines: les prestataires ont encore **progressé** d'un sondage à l'autre.

#### Comparaison avec l'offre bâloise

Comme en 2014, le sondage de 2017 a été conçu et mené en collaboration avec le service de coordination des transports de personnes handicapées pour les deux Bâle (Koordinationsstelle Fahrten für Behinderte beider Basel, KBB). Il en découle des possibilités de comparaison intéressantes.

zeitgleich durchgeführt. Dadurch ergeben sich interessante Vergleichsmöglichkeiten.

Bei der Qualität des Angebots lag Bern im Jahr 2014 noch deutlich vorne, und zwar in allen Bereichen. Ein Vorsprung ist auch im Jahr 2017 vorhanden – aber er ist kleiner geworden; die Basler Fahrdienste haben also etwas «aufgeholt».

## TAGESGESCHÄFT

### Transportdienste

Im Zusammenhang mit den neu erarbeiteten Akkreditierungsrichtlinien waren per 1. Januar 2017 auch alle Verträge mit den Anbietern erneuert worden. Im Verlaufe des Berichtsjahres wurde die Einhaltung von neuem Vertragsbestimmungen kontrolliert und bei Bedarf mit den betroffenen Fahrdiensten besprochen. So änderte sich zum Beispiel die Regelung in Bezug auf die Verrechnung von Anfahrtswegen zu Fahrgästen in abgelegenen Gebieten.

Ende des Jahres 2017 waren kantonsweit 58 akkreditierte Transportdienste für die BTB-Kundschaft unterwegs.

### Kanton

Im Rahmen der jährlichen Standortbestimmung mit der Gesundheits- und Fürsorgedirektion des Kantons Bern (GEF) wurde u.a. der Leistungsvertrag mit der Stiftung BTB besprochen. Dabei waren auch die Sparmassnahmen des Kantons ein Thema. Der Sparbeitrag der verschiedenen subventionierten Organisationen wurde im September konkretisiert. Die Stiftung BTB hat im AHV-Bereich mit einer Einbusse von CHF 25'000 zu rechnen.

### Organe der Stiftung

Der Stiftungsrat tagte im Laufe des Jahres 2017 zweimal. Die laufenden Geschäfte wurden an 4 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 im vergangenen Jahr in engem Kontakt mit den Anbietern. Dabei ging es in erster Linie um die Umsetzung von neuen Bestimmungen im BTB-Anbietervertrag. Stichprobenkontrollen wurden durchgeführt; wo nötig erfolgen gelegentliche Interventionen bei den betroffenen Fahrdiensten.

En 2014, Berne se situait encore largement en tête en termes de qualité de l'offre, dans tous les domaines. En 2017, cette avance subsistait, mais s'était réduite ; de toute évidence, les services de transport bâlois rattrapent peu à peu leur «retard».

## AFFAIRES COURRANTES

### Service de transport

Tous les contrats avec les prestataires ont été renouvelés au 1er janvier 2017 dans le sillage de la révision des directives d'accréditation. Le respect des nouvelles dispositions contractuelles a été vérifié au cours de l'exercice sous revue, et les entretiens nécessaires ont eu lieu avec les prestataires concernés. À titre d'exemple, la réglementation relative au décompte des trajets parcourus pour la prise en charge d'usagers dans des régions périphériques a changé.

Fin 2017, 58 services de transport assuraient la prise en charge de la clientèle de la Fondation THB.

### Canton

L'état des lieux annuel avec la Direction de la santé publique et de la prévoyance sociale du canton de Berne (SAP) a été l'occasion de discuter du contrat de prestations conclu entre la SAP et la Fondation THB et des mesures d'économies prévues par le canton de Berne. Les coupes opérées dans les subventions allouées aux organisations concernées ont été formellement énoncées en septembre 2017; la Fondation THB doit ainsi s'attendre à une perte de quelque 25'000 francs dans le domaine de l'AVS..

### Organes de la Fondation

En 2017, le Conseil de fondation s'est réuni à deux reprises. Les affaires courantes ont été traitées par le Comité à l'occasion de quatre séances. La présidence et le Secrétariat ont assuré la coordination du volet opérationnel dans le cadre des communications périodiques.

### Secrétariat

Outre les tâches administratives habituelles, le Secrétariat a été en contact étroit avec les prestataires, en priorité pour la mise en œuvre des nouvelles dispositions du contrat de prestataire de la Fondation transports-handicap du canton de Berne. Des contrôles inopinés ont été effectués, donnant lieu si nécessaire à des interventions auprès des prestataires concernés..

### À l'échelle suisse

Le 29 août 2017, lors d'une conférence de presse, l'asso-

## Schweizerische Ebene

An einer Medienkonferenz stellte Inclusion Handicap (IH) am 29. August den «Schattenbericht» zur UNO-Behindertenrechtskonvention (UNO-BRK) vor. Die UNO-Konvention wurde durch die Schweiz im Jahre 2014 ratifiziert.

Im Gegensatz zum Initialstaatenbericht des Bundes (2016), in dem die aktuelle Situation recht beschönigend dargestellt wird, zeigt der Schattenbericht für alle relevanten Bereiche die Schwachstellen auf und formuliert konkrete Forderungen. Beim Thema Mobilität (Art. 20 UNO-BRK) weist der Bericht auf folgende Mängel hin:

- Einschränkung der Mobilität durch begrenzte Anzahl subventionierte Fahrten bei den Behindertentransportdiensten, die als Ersatz zu öV dienen
- Mehrfaches an Fahrkosten für die Fahrgäste im Vergleich zum öV
- Keine befriedigende Finanzierung der Behindertenfahrdienste

Der Bericht fordert Verbesserungen in diesen Bereichen, um auch Personen, die den öV nicht oder nur beschränkt nutzen können, eine aktive Teilnahme am beruflichen und sozialen Leben zu ermöglichen.

Die Umsetzung dürfte deshalb nicht einfach werden, weil noch auf anderen, zum Beispiel «prominenteren» Schauplätzen Forderungen im Raum stehen, so zum Beispiel in den Bereichen Arbeitsintegration, Bildung, Selbstbestimmung, soziale Sicherheit usw.

## HINWEISE ZUR JAHRESRECHNUNG 2017

### 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 180'000 Franken.

#### Passive Rechnungsabgrenzung

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

ciation faitière Inclusion Handicap a remis son «Rapport alternatif» sur la Convention de l'ONU relative aux droits des personnes handicapées (CDPH). Cette convention a été ratifiée par la Suisse en 2014.

Contrairement au rapport étatique initial de la Suisse (2016), dans lequel la Confédération brosse un tableau idéalisé de la situation, le rapport alternatif recense les points faibles observés dans tous les domaines concernés et formule des exigences claires. Au sujet de la mobilité (art. 20 CDPH), le rapport met en évidence les failles suivantes:

- La mobilité est restreinte du fait du nombre limité de courses subventionnées proposé par les services de transports pour personnes handicapées ayant pour vocation de compenser les transports publics.
- Les services de transports pour personnes handicapées coûtent jusqu'à quatre fois plus cher que les transports publics.
- Le financement des services de transports pour personnes handicapées n'a pas été réglé de manière satisfaisante.

Le rapport exige des améliorations dans ces domaines pour que les personnes qui ne peuvent pas utiliser les transports publics ou alors que de manière limitée puissent tout de même participer activement à la vie sociale et professionnelle.

La mise en œuvre s'annonce ardue car des revendications s'élèvent aussi dans d'autres domaines parfois plus « prestigieux », comme l'intégration professionnelle, la formation, l'autonomie, la sécurité sociale, etc.

## COMMENTAIRES SUR LES COMPTES ANNUELS 2017

### 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 180'000 francs.

#### Engagements à court terme

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

## 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.

## Fonds Investitionen / Sicherheit

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

## Fonds «Härtefälle»

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

## ERFOLGSRECHNUNG

### Subventionen des Kantons

Die Subventionen im Rahmen des Leistungsvertrages der GEF mit der Stiftung BTB betragen für das Jahr 2017 rund 5'670'000 Franken. Der Subventionsbetrag ergibt sich laut Leistungsvertrag aufgrund der Fahrtenzahl (Basis = 156'000 Fahrten) und dem pro Fahrt vereinbarten Pauschalbetrag (36.50 IV-Fahrt / 37.10 AHV-Fahrt). Die Stiftung BTB hat im Berichtsjahr rund 154'000 Fahrten abgerechnet, womit das Kostendach von 5'752'032 CHF um rund 80'000 CHF unterschritten 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.

## 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 office de «réserve de fluctuation» pour que la Fondation THB puisse garantir une certaine constance dans sa politique des contingents et des tarifs. Il s'alimente des «bénéfices» et couvre les déficits.

## Fonds «Investissements / sécurité»

Ce fonds permet de financer notamment 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)

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

## COMPTE DE RÉSULTAT

### Subventions du canton

En 2017, les subventions perçues dans le cadre du contrat de prestations conclu entre la SAP et la Fondation THB se sont élevées à quelque 5'670'000 francs. En vertu dudit contrat, le montant des subventions est calculé en fonction du nombre de courses (base = 156'000) et du forfait convenu par course (36 fr. 50 AI / 37 fr. 10 AVS). Au cours de l'année sous revue, la Fondation THB a décompté quelque 154'000 courses, si bien que le plafond des coûts de 5'752'032 francs n'a pas été atteint (différence: env. 80'000 fr.).

### 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 les frais afférents notamment 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 2017 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.

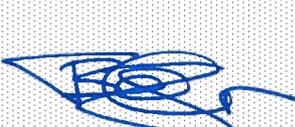
Bern, 25. März 2018

BDO AG



Thomas Stutz

Leitender Revisor  
Zugelassener Revisionsexperte



Thomas Bigler

Zugelassener Revisionsexperte

## Bilanz

<b>Aktiven</b>	<b>31.12.2017</b>	<b>31.12.2016</b>
<b>Umlaufvermögen</b>		
Flüssige Mittel	2'152'380.90	1'878'191.23
Debitoren	407.97	320.47
Aktive Rechnungsabgrenzung	178'341.90	222'517.05
<b>Total Aktiven</b>	<b>2'331'130.77</b>	<b>2'101'028.75</b>
<b>Passiven</b>		
<b>Fremdkapital</b>		
<b>Kurzfristiges Fremdkapital</b>		
Passive Rechnungsabgrenzung	509'702.35	481'074.00
<b>Rückstellungen</b>		
Rückstellung Projekt "Medizinische Fahrten"	20'000.00	20'000.00
Rückstellung Informatiksystem	30'000.00	0.00
<b>Total Fremdkapital</b>	<b>559'702.35</b>	<b>501'074.00</b>
<b>Eigenkapital</b>		
<b>Stiftungskapital</b>	<b>761'040.10</b>	<b>761'040.10</b>
<b>Reserven</b>		
Ausgleichsfonds	746'195.74	734'381.13
Fonds Investitionen/Sicherheit	40'529.11	40'093.91
Fonds Härtefälle	52'625.00	52'625.00
<b>Total Reserven</b>	<b>839'349.85</b>	<b>827'100.04</b>
<b>Gewinn</b>	<b>171'038.47</b>	<b>11'814.61</b>
<b>Total Eigenkapital</b>	<b>1'771'428.42</b>	<b>1'599'954.75</b>
<b>Total Passiven</b>	<b>2'331'130.77</b>	<b>2'101'028.75</b>

<b>Erfolgsrechnung</b>	<b>31.12.2017</b>	<b>31.12.2016</b>
<b>Ertrag</b>		
Subventionen Kanton	5'668'341.90	5'710'376.05
Finanzertrag	427.08	957.32
<b>Total Ertrag</b>	<b>5'668'768.98</b>	<b>5'711'333.37</b>
<b>Aufwand</b>		
Fahrtenaufwand	5'056'608.05	5'311'240.95
Personalaufwand	319'792.75	333'764.55
Sachaufwand	69'986.11	38'961.26
Entschädigungen Stiftungsräte	1'343.60	1'048.00
a.O. Aufwand	50'000.00	15'552.00
<b>Total Aufwand</b>	<b>5'497'730.51</b>	<b>5'699'518.76</b>
<b>Jahresgewinn vor Zuweisung</b>	<b>171'038.47</b>	<b>11'814.61</b>
<b>Zuweisungen</b>		
Einlage Ausgleichsfonds	171'038.47	11'814.61

## Anhang zur Jahresrechnung

per 31. Dezember 2017

### Allgemeine Angaben

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

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

Die vom Stiftungsrat genehmigte Jahresrechnung ist rechtlich massgebend.

#### Rechtsform

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

#### Stiftungszweck

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

#### Massgebende Grundlagen

Stiftungsurkunde vom 28. November 2008  
 Stiftungsreglement vom 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
 <i>Geschäftsleiter: (im Ausschuss mit beratender Stimme)</i>	
Ronald Liechti, Lützelflüh	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.