



20
19

JAHRESBERICHT
RAPPORT ANNUEL



Stiftung

Behindertentransport Kanton Bern

Fondation transports-handicap du canton de Berne

INHALT

Vorwort	3
2019 in Zahlen	7
Steuerung im Behindertentransport – Wie weiter?	10
Tagesgeschäft	14
Hinweise zur Jahresrechnung 2019	16
Jahresrechnung	20
Kurzportrait Stiftung Behindertenransport	26

SOMMAIRE

Le mot du Président	5
2019 en chiffres	8
Gestion du transport handicap : Et maintenant ?	12
Affaires courantes	15
Commentaires sur les comptes annuels 2019	18
États financiers	20

Impressum

Auflage: 500 Exemplare

Foto: © Pipat Yapathanasap, shutterstock.com

Gestaltung und Druck: Länggass Druck Bern

Mein Vorwort nimmt Bezug auf den Abschnitt «Steuerung im Behindertentransport. Wie weiter?» in diesem Jahresbericht 2019. Ich verweise ausdrücklich auf genannten informativen Abschnitt.

Vertrauen

Die Gesundheits-, Sozial- und Integrationsdirektion (GSI) des Kantons Bern (vormals Gesundheits- und Fürsorgedirektion (GEF)), brachte BTB bei der Organisation und Durchführung des Behindertentransports im Kanton Bern stets grosses Vertrauen entgegen. Das äusserte sich etwa darin, dass der zwischen den Parteien erstellte Leistungsvertrag kurz und offen formuliert war und BTB weitgehende Freiheiten in der Organisation des Behindertentransports überliess. Das funktionierte gut. Einzig nach dem Ausstieg des Bundes aus der Subventionierung des Behindertentransports auf Anfang 2005, machte BTB im Jahre 2007 einmalig einen gewaltig hohen Verlust von leicht mehr als 1 Million Franken, den der Kanton fast vollständig deckte. Der Verlust war jedoch nicht Folge einer Tarifsenkung, sondern beruhte auf einem sprunghaften Wiedererwachen der Fahrtennachfrage nach einem ausserordentlichen Einbruch im Jahr 2005. Abgesehen davon lief soweit alles gut bei BTB.

Unter dem ab Sommer 2016 sich im Amt befindlichen neuen Gesundheitsdirektor kam es zu einigen personellen Verände-

rungen in der Direktionsleitung der damaligen GEF, was die nachteilige Folge hatte, dass die Neuen wenig Wissen über die Besonderheiten des Funktionierens des Behindertentransport hatten. Wir bemerkten schleichend eine Verschlechterung im Umgang der GEF mit BTB. Der uns vorgelegte Leistungsvertrag wurde nach und nach länger und mit mehr Kontrollauflagen versehen. Er wurde auch enger und schränkt uns in unserer Steuerungsfreiheit erheblich ein, wenn er wie neu bereits eine Veränderung des von den Fahrberechtigten zu tragenden Selbstbehaltes um mehr als 50 Rappen als Beispiel für eine wesentliche Abweichung bezeichnet bei der BTB das Gespräch mit der GSI suchen muss.

Die zweite wichtige Einschränkung von BTB geschieht durch Begrenzung des als Schwankungsreserve geschaffenen Ausgleichsfonds auf eine wesentlich tiefere Obergrenze als bisher. Mit einem gering gefüllten Ausgleichsfonds fehlt eine genügende Reserve, damit BTB nicht sofort mit einer Tarifierhöhung reagieren muss. Steigt jedoch der Ausgleichsfonds auf eine betriebswirtschaftlich gesehen zweckvolle Höhe, schöpft die GSI das Geld direkt ab. Dabei schreibt der Leistungsvertrag BTB vor, seine Tätigkeit nach betriebswirtschaftlichen Grundsätzen auszuüben. Das ist nicht nur ein Widerspruch, sondern entspricht faktisch einem Entzug ausgerichteter Subventionen.

Diese Einschränkungen treffen BTB hart, Sie müssen als Zeichen fehlenden Vertrauens der GSI gegenüber BTB gewertet werden. Vertrauen ist eine wichtige Grundlage für eine gute Zusammenarbeit. Vertrauen motiviert zu erfolgreicher Aufgabenerfüllung. Bei Misstrauen ist es gegenteilig. Misstrauen ist nicht förderlich, nein Misstrauen wirkt demotivierend. Misstrauen ist gegenüber BTB nicht gerechtfertigt. BTB leistet seit je gute Arbeit für einen funktionierenden Behindertentransport im ganzen Kanton und dies durch einen ehrenamtlich arbeitenden Stiftungsrat. Nur der Geschäftsleiter ist angestellt. Deshalb arbeiten wir mit einem sehr tiefen Verwaltungsaufwand.

Die Grenzen, die BTB für die Zurverfügungstellung von Fahrmöglichkeiten für die Fahrberechtigten gesetzt sind, bilden die ungenügenden Subventionen, welche gemessen an der steigenden Zahl von behinderten Fahrberechtigten Jahr für Jahr sinken. Deshalb brauchen wir mehr Subventionen und keine Kürzungen!

Stiftung BTB
Der Präsident:



Andreas Laubenberger

Le présent avant-propos renvoie spécifiquement aux informations contenues dans le chapitre «Gestion du transport-handicap: et maintenant?» de ce rapport.

La confiance

La Direction de la santé publique et de la prévoyance sociale (SAP) – devenue Direction de la santé, des affaires sociales et de l'intégration (DSSI) au 1^{er} janvier 2020 – du canton de Berne a toujours fait entière confiance à la Fondation THB pour l'organisation et la gestion du transport de personnes handicapées dans le canton. Preuve en est le contrat de prestations conclu entre les deux parties, qui était formulé de manière concise et ouverte, conférait une vaste marge de manœuvre organisationnelle à la Fondation THB et fonctionnait parfaitement. Toutes ces années ont été entachées d'un seul point noir: le déficit considérable enregistré par la Fondation en 2007 après que la Confédération a coupé son subventionnement au secteur du transport-handicap. Le canton a presque entièrement épongé cette perte financière de plus d'un million de francs, qui n'était pas due à une baisse des tarifs, mais à une reprise spectaculaire de la demande de courses après un effondrement inédit en 2005. Mis à part cet épisode douloureux, la Fondation THB a toujours pu se targuer d'une gestion exemplaire.

Le changement intervenu à la direction de la SAP en été 2016 a entraîné des remaniements de personnel dans les sphères dirigeantes. Les nouveaux venus n'étant guère au fait des particularités du transport de personnes handicapées, les relations entre la SAP et la Fondation ont insidieusement commencé à se détériorer. Nous avons vu notre marge de manœuvre se resserrer progressivement avec la multiplication des clauses et des contrôles introduits dans le nouveau contrat de prestations. Aux termes de celui-ci, par exemple, une modification de plus de 50 centimes de la franchise à la charge des usagers est déjà considérée comme un écart significatif et entraîne pour la Fondation THB l'obligation de s'en expliquer avec la SAP/DSSI.

Autre limitation drastique imposée par la SAP/DSSI: l'abaissement sensible du plafond autorisé pour le fonds de compensation initialement constitué à titre de «réserve de fluctuation». En conséquence, la Fondation THB manque désormais du coussin de sécurité nécessaire pour éviter de devoir réagir à une hausse de la demande de courses par un ajustement précipité des tarifs. Dorénavant, dès que le niveau du fonds de compensation atteint un niveau adéquat du point de vue économique, la SAP/DSSI prélève directement le «surplus», alors même que le contrat de prestations stipule que la Fondation THB

exerce ses activités selon les principes de l'économie d'entreprise. La contradiction est évidente et équivaut de facto à la suppression d'une partie des subventions.

Ces restrictions sont un coup dur pour la Fondation. Elles traduisent un manque de confiance de la SAP/DSSI à son égard. Or la confiance est une base essentielle à toute collaboration fructueuse, un moteur pour le bon accomplissement du travail. Sans confiance, la mission perd son sens, et le cœur n'y est plus. Cette défiance vis-à-vis de la Fondation THB est injustifiée, car celle-ci a toujours fourni un travail de qualité en faveur du transport-handicap dans l'ensemble du canton, qui plus est sous la houlette d'un Conseil de fondation œuvrant à titre bénévole. Seul le Secrétaire est salarié, ce qui nous permet de

maintenir les charges administratives à un niveau très bas.

Les subventions fixent le cadre dans lequel la Fondation THB peut proposer des moyens de déplacement aux ayants droit. Des subventions qui, mesurées au nombre croissant d'usagers à mobilité réduite, diminuent d'année en année. Pourquoi couper dans notre budget alors que nous avons cruellement besoin de davantage de subventions ?

Fondation THB

Le président :



Andreas Laubenberger

Im Jahr 2019 wurden kantonsweit rund **162 000 Freizeitfahrten** durchgeführt, rund 8000 mehr als im Vorjahr. Pro Monat waren es im Durchschnitt ca. 13 500 Fahrten.

Der Anteil der **IV-Fahrten** betrug 36 % (Vorjahr 38 %); die **AHV-Transporte** erreichten somit 64 %. Das Wachstum im AHV-Bereich setzt sich also kontinuierlich fort. Ohne die bei der AHV-Kategorie deutlich tiefer angesetzten Kontingente (Fahrtenzahl, Kostendach) wäre der Anteil der AHV-Fahrten und -Kosten sicher noch deutlich höher.

Der Anteil der **Rollstuhltransporte** lag bei 31 % (Vorjahr 33 %), die Fussgängerfahrten hatten einen Anteil von 69 %.

Die Zahl der registrierten **berechtigten Personen** belief sich Ende des Jahres

auf 7700, davon 1600 (21 %) im IV-Alter und 6100 (79 %) im AHV-Alter. 4345 Personen haben das Angebot im Berichtsjahr mindestens einmal genutzt (1136 IV, 3209 AHV). Der Anteil der **«aktiven»** Berechtigten betrug somit rund 56 % (wie im Vorjahr). Mit 71 % ist allerdings im IV-Bereich die Zahl der Aktiven deutlich höher als im AHV-Bereich (53 %).

Die durchschnittliche **jährliche Fahrtenzahl pro berechtigten Benutzer** belief sich im IV-Bereich auf ca. 37 Fahrten (wie im Vorjahr), im AHV-Bereich auf 17 (ebenfalls wie im Vorjahr). Im Durchschnitt aller Fahrberechtigten betrug die Anzahl der Transporte pro Person und Jahr **21** (wie im Vorjahr). Das entspricht weniger als einer Retourfahrt pro Monat.

Der für Fahrten zur Verfügung stehende Nettobetrag pro berechnete Person (ohne

	2019	2018
Bern Stadt und Region	3 590 000.–	3 060 000.–
Biel-Seeland	680 000.–	680 000.–
Emmental-Oberaargau	180 000.–	170 000.–
Berner Oberland	680 000.–	630 000.–
Laupen / Konolfingen	480 000.–	410 000.–
Berner Jura	20 000.–	30 000.–
Total	5 630 000.–	4 980 000.–

Verwaltungskosten) betrug im Jahr 2019 rund **705 Franken**; im Jahr 2008 waren es noch rund 1080 Franken gewesen.

Die **Bruttokosten pro Fahrt** betragen Fr 46.95 (Vorjahr Fr. 45.30).

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

Marktanteile: Die Marktleader sind: Betax (19 % – Tendenz stabil), EasyCab (11 % – rückläufig) und Nova Taxi (15 % – stabil). Der weitaus grösste Teil des Geschäfts findet nach wie vor im Grossraum Bern statt.

Der **Selbstbehalt** der Kunden betrug rund 1 950 000.–. Das sind ca. 26 % der Brutto-Fahrkosten. Pro Einzelfahrt bezahlte der Fahrgast im Durchschnitt rund Fr. 12.– (Vorjahr 13.–).

Der ordentliche **Verwaltungsaufwand** lag im vergangenen Jahr bei ca. Fr. 420 000.– (Vorjahr 376 000.–); das entspricht rund 5,2% des Gesamtaufwandes inkl. Kundenanteil (Vorjahr 5,1). Pro Fahrt betrug der Verwaltungsaufwand Fr. 2.59 (Vorjahr 2.44).

2019 EN CHIFFRES

En 2019, quelque 162000 courses pour les loisirs ont été effectuées sur le territoire cantonal – environ 8000 de plus qu'en 2018 –, soit près de 13500 courses par mois en moyenne.

La part des déplacements **AI** a représenté 36% des courses (2018: 38%), et le transport des personnes en âge **AVS**, 64%. La croissance dans le domaine de l'AVS se poursuit donc. Sans des contingents (nombre de courses, plafonnement des coûts) nettement plus bas que pour l'AI, la part des courses et des coûts AVS serait sans doute encore plus importante.

La part **des transports de personnes en fauteuil roulant** s'est inscrite à 31 % (33 % en 2018) et celle des déplacements en véhicule normal (« piétons »), à 69%.

À la fin de l'exercice, le nombre des **ayants droit** enregistrés s'inscrivait à 7700 personnes, dont 1600 (21%) en âge AI et 6100 (79%) en âge AVS. 4345 personnes ont utilisé l'offre au moins une fois au cours de 2019 (1136 AI, 3209 AVS). La part des ayants droit **« actifs »** s'est ainsi établie à quelque 56 % (comme en 2018), sachant qu'elle a représenté 71 % dans le domaine AI et 53% dans le domaine AVS.

En moyenne **annuelle, chaque usager ayant droit** en âge AI a commandé environ 37 courses et chaque usager en âge AVS, quelque 17 courses (comme en 2018). Tous ayants droit confondus, la moyenne par personne et par année s'est élevée à 21 trajets (comme en 2018), c'est-à-dire moins d'un aller-retour par mois.

En 2019, le montant net disponible par ayant droit (sans les frais administratifs) était de quelque **705 francs**; en 2008, ce montant s'élevait encore à 1080 francs.

Le coût brut par course s'est inscrit à 46 fr. 95 (contre 45 fr. 30 en 2018).

Coût net des courses par **région** (arrondi): voir ci-dessous

Parts de marché: les leaders du marché sont BETAX (19 %, stable), EasyCab (11 %, en baisse) et Nova Taxi (15 %, stable). Comme les années précédentes, la ma-

jeure partie des courses ont été effectuées dans l'agglomération bernoise.

La **franchise** des clients a atteint quelque 1 950 000 francs, soit environ 26 % des coûts bruts des courses. Par course simple, l'utilisateur a payé autour des 12 francs en moyenne (13 fr. en 2018).

En 2019, les **charges administratives** ordinaires se sont élevées à environ 420 000 francs (2018 : 376 000 fr.), ce qui représente environ 5,2 % des dépenses totales, y compris la part des clients (exercice précédent : 5,1 %).

Par course, la charge administrative s'est inscrite à 2 fr. 59 (2 fr. 44 en 2018).

« Comme les années précédentes, la majeure partie des courses ont été effectuées dans l'agglomération bernoise. »

	2019	2018
Ville et région de Berne	3 590 000.–	3 060 000.–
Bienne-Seeland	680 000.–	680 000.–
Emmental-Haute Argovie	180 000.–	170 000.–
Oberland bernois	680 000.–	630 000.–
Laupen / Konolfingen	480 000.–	410 000.–
Jura bernois	20 000.–	30 000.–
Total	5 630 000.–	4 980 000.–

STEUERUNG IM BEHINDERTENTRANSPORT – WIE WEITER?

Das Jahr 2019 stand für die Stiftung BTB im Zeichen der Auseinandersetzungen mit dem Kanton in Bezug auf den Leistungsvertrag. In dieser Vereinbarung zwischen der Gesundheits- und Fürsorgedirektion des Kantons Bern (GEF) und der Stiftung BTB ist der Auftrag kurz und bündig wie folgt definiert: «Die Institution wird beauftragt, das Angebot an Freizeitfahrten für mobilitätsbehinderte Menschen zu regulieren.»

In der konkreten Umsetzung bedeutet dieser «Regulierungs»-Auftrag u. a.: Zulassung der anspruchsberechtigten Personen für subventionierte Transporte; Akkreditierung der Fahrdienste im ganzen Kanton; Definition der Leistungen (Fahrtenkontingente / Umsatzkontingente pro Fahrgast); Festlegung des Kundenanteils an den Fahrkosten (Selbstbehalt); Abrechnung mit den Transportanbietern;

«Ein Problem bei der Steuerung besteht darin, dass die Ausnützung der Fahrtenkontingente nicht vorausgesagt werden kann.»

Budget-Steuerung; Controlling; Information usw.

Ein Problem bei der **Steuerung** besteht darin, dass die Ausnützung der Fahrtenkontingente nicht vorausgesagt werden kann; die Fahrtenzahlen und damit die Kosten sind dadurch nur schwer berechenbar. Es gibt grosse Schwankungen bei der Ausnutzung des Subventionsbudgets: Mal schreibt die Stiftung BTB erhebliche Verluste – mal ergibt sich ein Überschuss (in subventionstechnischer Terminologie eine «Überdeckung»). Korrekturen erfolgten jeweils durch Anpassungen bei den Fahrtenkontingenten und insbesondere beim Selbstbehalt. Durch die erwähnten Schwankungen bei Gewinn und Verlust musste dementsprechend der Selbstbehalt recht häufig angepasst werden.

Um ein solches «Hü und Hott» beim Selbstbehalt zu verhindern, wurde im Jahr 2007 zusammen mit der GEF der **Ausgleichsfonds** geschaffen. Zitat aus dem Fonds-Reglement:

«Damit ... die Stiftung BTB in der Kontingents- und Tarifpolitik eine gewisse Kontinuität und Stabilität erreichen kann, dient der Ausgleichsfonds als «Schwan-

kungsreserve». So können einerseits Überschüsse in diesen Fonds einbezahlt werden; andererseits können Defizite daraus gedeckt werden. Nur so kann der von der Gesundheits- und Fürsorgedirektion des Kantons Bern erteilte Steuerungsauftrag der Stiftung BTB betriebswirtschaftlich sinnvoll und kundenfreundlich umgesetzt werden.»

Laut Reglement durften die Mittel des Fonds «½ des jährlich durch den Kanton ausgerichteten Subventionsbetrages nicht übersteigen.»

Über 10 Jahre funktionierte das ganz gut. Mit dem Leistungsvertrag 2019 der GEF wurden jedoch – ohne Absprache mit der Stiftung BTB – 2 einschneidende Eingriffe in die Steuerungskompetenz der Stiftung BTB vorgenommen:

- Reduktion Ausgleichsfonds vorerst auf 900 000, dann auf 500 000 Fr. Streichung des Ausgleichsfonds-Reglements aus den Grundlagen zum Leistungsvertrag. Faktisch wurde damit dieses 2007 vom GEF-Direktor genehmigte Dokument ausser Kraft gesetzt.
- «Mitsprache» der GEF bei der Festlegung des Selbstbehalts (allerdings ohne genaue Definition wie...)

Damit ist kaum mehr Spielraum bei der Steuerung vorhanden. Da eine «Punktlandung» bei der Budget-Einhaltung praktisch unmöglich ist, muss die Stiftung BTB nunmehr Überschüsse erzielen, die dann vom Kanton abgeschöpft werden. Faktisch bedeutet dies eine **Subventionskürzung**.

*«Da die Finanzierung des Behindertentransports sich nach wie vor am **«Input»** orientiert und nicht am Bedarf, öffnet sich die Schere zwischen den finanziellen Möglichkeiten und dem effektiven Bedarf immer mehr.»*

Dies ausgerechnet zu einem Zeitpunkt, da die Bedingungen für eine gleichgestellte Mobilität sich laufend verschlechtern:

- Mit der wachsenden Anzahl berechtigter Personen, v. a. im AHV-Bereich (demographische Entwicklung), sinkt der pro Kopf zur Verfügung stehende Betrag für Fahrten von Jahr zu Jahr;
- Durch die zunehmende ambulante medizinische Versorgung wird die Nachfrage nach Transporten noch ansteigen. Die Finanzierung durch die Krankenkassen ist nicht gewährleistet. Da Fahrten, für die kein anderer Kostenträger aufkommt, ebenfalls via «Freizeit»-Budget finanziert werden, wird BTB «subsidiär» diese Lücke füllen müssen;
- Da die Finanzierung des Behindertentransports sich nach wie vor am «Input» (= Kostendach) orientiert und nicht am Bedarf, öffnet sich die Schere zwischen den finanziellen Möglichkeiten und dem effektiven Bedarf immer mehr.

GESTION DU TRANSPORT HANDICAP : ET MAINTENANT ?

L'exercice 2019 a été placé sous le signe des vives négociations avec le canton au sujet du contrat de prestations. En vertu de cette convention entre la SAP/DSSI et la Fondation THB, l'institution est chargée de réguler l'offre de courses pour les loisirs à l'intention des personnes à mobilité réduite.

Concrètement, **ce mandat de «régulation»** consiste à – entre autres – autoriser les personnes ayant droit à utiliser des transports subventionnés, accréditer des services de transport dans le

« L'un des problèmes de gestion rencontrés provient du fait qu'il n'est pas possible d'anticiper l'utilisation des contingents de courses. »

canton, définir les prestations (contingents de courses / contingents de chiffre d'affaires par usager), fixer la part du client au coût de la course (franchise), effectuer les décomptes avec les prestataires de transport, gérer le budget, assurer le controlling et l'information, etc.

L'un des problèmes de **gestion** rencontrés provient du fait qu'il n'est pas possible d'anticiper l'utilisation des contingents de courses et, partant, de prévoir avec précision le nombre de courses et les coûts qui y sont liés. Le budget des subventions est soumis à de fortes fluctuations, passant d'une année à l'autre d'un lourd déficit à un excédent (ou « excédent de couverture », en jargon des subventions). Les corrections ont eu lieu par le biais d'adaptations des contingents de courses ou, le plus souvent, de la franchise, laquelle a souvent dû être ajustée en raison des fluctuations évoquées.

En 2007, soucieux d'éviter ces « montagnes russes », nous avons créé **le fonds de compensation**, conjointement avec la SAP. Extrait – en substance – du règlement du fonds :

« Pour que la Fondation THB puisse assurer une certaine continuité et une certaine stabilité en matière de politique des contingents et des tarifs, le fonds de compensation fait office de réserve de fluctuation ; il est alimenté par les excédents, qui permettent à leur tour de couvrir les éventuels déficits. Ce fonds est essentiel à l'exécution conviviale et conforme aux principes de l'économie

d'entreprise du mandat de la SAP par la Fondation THB.»

Toujours conformément au règlement, le montant atteint par les fonds ne doit pas excéder la moitié des subventions versées annuellement par le canton.

Ces dispositions ont été appliquées de manière fructueuse pour les deux parties durant une décennie. Mais le contrat de prestations conclu en 2019 a introduit deux interventions majeures dans la compétence de gestion de la Fondation, sans que celle-ci ait été consultée préalablement. Il s'agit de :

- la réduction du fonds de compensation, d'abord à 900 000 francs, puis à 500 000 francs, ainsi que la suppression du règlement du fonds des bases du contrat de prestations, entraînant de facto l'abrogation de ce texte approuvé en 2007 par le directeur de la SAP; ainsi que de
- l'obligation de « consulter » la SAP/DSSI lors de la fixation de la franchise (sans toutefois définir précisément les modalités de cette obligation...).

La marge de manœuvre de la Fondation THB est pour ainsi dire réduite à néant. Comme il est pratiquement impossible de respecter le budget au centime près, la Fondation est contrainte de réaliser des excédents, lesquels sont ensuite « écrémés » par le canton. Dans les faits, cela revient à une réduction des subventions.

« Le financement du transport-handicap restant axé sur l'«input» (plafond des coûts) et non sur le besoin, l'écart entre possibilités financières et besoin effectif ne cesse de se creuser. »

Ces entraves arrivent alors que les conditions d'une égalité en termes de mobilité ne cessent de se détériorer :

- Du fait du nombre croissant d'ayants droit en particulier dans le domaine de l'AVS (en raison de l'évolution démographique), le montant disponible pour les courses par personne diminue d'année en année.
- L'expansion des soins médicaux ambulatoires va encore gonfler la demande de déplacements. Le financement par les caisses-maladie n'est pas garanti. Étant donné que les courses qui ne sont pas prises en charge par un autre agent payeur doivent être financées sur le budget « loisirs », la Fondation THB devra combler cette lacune « à titre subsidiaire ».
- Le financement du transport-handicap restant axé sur l'«input» (plafond des coûts) et non sur le besoin, l'écart entre possibilités financières et besoin effectif ne cesse de se creuser.

TAGESGESCHÄFT

Transportdienste

Im Jahr 2019 waren kantonsweit 57 akkreditierte Transportdienste im Einsatz für die BTB-Kundschaft.

An der durch den Verband «handi-cab suisse» organisierten Weiterbildung für Fahrpersonal von Rollstuhltransportdiensten waren von BTB-akkreditierten Fahrdiensten 35 Teilnehmende zu verzeichnen.

Kanton

Nach langwierigen Diskussionen über Anpassungen am Leistungsvertrag, insbesondere in Bezug auf den Ausgleichsfonds, wurde der zeitweise vertragslose Zustand erst Mitte Jahr beendet.

Das Alters- und Behindertenamt der GEF hat – im Sinne der Kontrolle von Gesetzmässigkeit und Wirtschaftlichkeit bei der Verwendung der Betriebsbeiträge – im November eine Prüfung der Stiftung BTB vorgenommen. Gegenstand der Prüfung war u. a. die Leistungserfassung, die korrekte Abrechnung und Kontrolle der Fahrten, die Verbuchung von Reserven und Fonds-Mitteln usw.

Der Prüfbericht ergab weder Beanstandungen noch irgendwelchen Handlungsbedarf.

«Neben den üblichen administrativen Arbeiten war die Geschäftsstelle auch im vergangenen Jahr in engem Kontakt mit den Fahrdiensten. Die Kontrollen der durch die Anbieter verrechneten Fahrten wurden intensiviert.»

Organe der Stiftung

Der Stiftungsrat tagte im Laufe des Jahres 2019 zweimal. Die laufenden Geschäfte wurden an 3 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 im vergangenen Jahr in engem Kontakt mit den Fahrdiensten. Die Kontrollen der durch die Anbieter verrechneten Fahrten wurden intensiviert, unterstützt durch zusätzliche Funktionen im Informatiksystem «PUMA».

«Der Prüfbericht ergab weder Beanstandungen noch irgendwelchen Handlungsbedarf.»

Services de transport

Durant l'exercice 2019, 57 prestataires de services de transport accrédités ont assuré la prise en charge de la clientèle de la Fondation THB.

35 services de transport accrédités par la Fondation THB ont participé à la formation continue organisée par l'Association handi-cab suisse pour le personnel spécialisé dans le transport de personnes en fauteuil roulant.

Canton

Après des discussions longues et pénibles sur les adaptations du contrat de prestations, en particulier concernant le fonds de compensation, la situation de flottement due à l'absence temporaire de contrat n'a pris fin qu'au milieu de 2019.

En novembre 2019, l'Office des personnes âgées et handicapés de la SAP a procédé à un contrôle de la Fondation THB dans le but de vérifier la légalité et l'économicité de l'utilisation des subventions d'exploitation. Le contrôle a notamment porté sur la saisie des prestations, le décompte et la vérification des courses, la comptabilisation des réserves et des moyens affectés aux fonds.

Le rapport de contrôle n'a donné lieu à aucune remarque ni mis au jour un quelconque besoin d'intervention.

Organes de la fondation

Le Conseil de fondation s'est réuni à deux reprises au cours de l'année 2019. Les affaires courantes ont été traitées par le Comité à l'occasion de trois séances. La coordination du volet opérationnel a été assurée dans le cadre des communications périodiques entre la présidence et le Secrétariat.

Secrétariat

En plus des tâches administratives habituelles, le Secrétariat a été en contact étroit avec les prestataires en 2019 également. Les courses décomptées par les prestataires ont fait l'objet de contrôles plus serrés avec l'assistance des nouvelles fonctions du système informatique PUMA.

«Après des discussions longues et pénibles sur les adaptations du contrat de prestations, en particulier concernant le fonds de compensation, la situation de flottement due à l'absence temporaire de contrat n'a pris fin qu'au milieu de 2019.»

HINWEISE ZUR JAHRESRECHNUNG 2019

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 300 000 Franken.

Passive Rechnungsabgrenzung

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

Ausgleichsfonds

Der Behindertentransport im Freizeitbereich zeichnet sich durch schwierige Steuerbarkeit aus. Das Fahrverhalten der Kundschaft lässt sich nicht voraussagen. Damit die Stiftung BTB in der Kontingents- und Tarifpolitik eine gewisse Konstanz an den Tag legen konnte, diente seit 2007 der Ausgleichsfonds als «Schwankungsreserve». So konnten einerseits «Gewinne» in diesen Fonds einbezahlt werden; andererseits Defizite daraus gedeckt werden. Mit dem Leistungsvertrag 2019 musste die Stiftung BTB nunmehr eine schrittweise Kürzung des Fonds akzeptieren, womit die ursprüngliche Idee kaum mehr umzusetzen sein dürfte.

«Die Stiftung BTB hat im Berichtsjahr rund 162 000 Fahrten abgerechnet, womit das Kostendach von 5 787 600 Fr. weit überschritten wurde. Die «überzähligen» Fahrten muss die Stiftung BTB aus dem verbleibenden Betrag im Ausgleichsfonds finanzieren.»

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 dient dazu, Härtefälle bei Benutzern abzufedern. Auf Gesuch können zusätzliche Transporte («Kontingente») gewährt werden.

ERFOLGSRECHNUNG

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

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

Die Subventionen im Rahmen des Leistungsvertrages der GEF mit der Stiftung BTB betragen für das Jahr 2019 rund 5 790 000 Franken. Der Subventionsbetrag ergibt sich laut Leistungsvertrag aufgrund der Fahrtenzahl (Basis = 156 000 Fahrten) und dem pro Fahrt vereinbarten

Pauschalbetrag (37.10). Die Stiftung BTB hat im Berichtsjahr rund 162 000 Fahrten abgerechnet, womit das Kostendach von 5 787 600 Fr. weit überschritten wurde. Die «überzähligen» Fahrten muss die Stiftung BTB aus dem verbleibenden Betrag im Ausgleichsfonds finanzieren.

Personalaufwand

Dieser Bereich umfasst den Aufwand für die Geschäftsstelle BTB, die Buchhaltung sowie die Administrationszentrale im Bürozentrum der Schulungs- und Wohnheime Rossfeld (Datenbankverwaltung, Produktion der Fahrberechtigungsausweise, «Hotline» usw.).

Sachaufwand

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

Subventionen	5 790 000
Selbstbehalte	1 980 000
«Ertrag»	7 770 000

Bruttoaufwand Fahrten	7 610 000
Verwaltung / ao. Aufwand / Rückstellungen	420 000
Aufwand	8 030 000
Gewinn / Verlust	260 000

COMMENTAIRES SUR LES COMPTES ANNUELS 2019

BILAN

Actifs de régularisation

La SAP/DSSI 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 300 000 francs.

Engagements à court terme / Passifs de régularisation

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

Fonds de compensation

La gestion du transport de personnes handicapées dans le domaine des loisirs est délicate. En effet, il est difficile d'anticiper le comportement des usagers. Pour permettre à la Fondation THB de garantir une certaine constance dans sa politique des contingents et des tarifs, le fonds de compensation créé en 2007 faisait office de « réserve de fluctuation ». Il a ainsi été alimenté par les « bénéfiques », d'une part, et permis de couvrir les défi-

cits, d'autre part. Le contrat de prestations conclut en 2019 contraint dorénavant la Fondation THB à accepter une réduction progressive du fonds de compensation, lequel ne pourra dès lors plus remplir sa fonction initiale.

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

Le poste « Produits » du compte de résultat contient essentiellement les subventions du canton. Les franchises des usa-

gers n'apparaissent quant à elles pas dans les comptes : elles sont encaissées directement par les services de transport, et la

Fondation THB verse simplement la différence entre la franchise et le prix de la course au service de transport concerné. D'un point de vue technique, la Fondation THB reverse des subventions pour le transport-handicap d'usagers individuels. Avec la prise en considération de la part des clients aux coûts, le compte de résultat se présenterait comme suit (chiffres arrondis) – voir ci-dessous :

Subventions du canton

En 2019, les subventions perçues dans le cadre du contrat de prestations conclu entre la SAP et la Fondation THB se sont élevées à quelque 5 790 000 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 (37 fr. 10). Au cours de l'année sous revue, la Fondation THB a décompté quelque 162 000 courses, si bien que le plafond des coûts de 5 787 600 francs a été largement dé-

passé. La Fondation doit financer les courses «excédentaires» sur les capitaux restant dans le fonds de compensation.

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.

« Ce fonds est destiné à aider les usagers présentant des cas dits pénibles. »

Subventions	5 790 000
Franchises	1 980 000
«Produits»	7 770 000
Dépenses brutes au titre des courses	7 610 000
Admin. / charges extraord. / réserves	420 000
Charges	8 030 000
Bénéfice / Perte	260 000



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

BDO AG
 Hodlerstrasse 5
 3001 Bern

Bericht der Revisionsstelle zur eingeschränkten Revision
 an den Stiftungsrat der

Stiftung Behindertentransport Kanton Bern, Bern

Als Revisionsstelle haben wir die Jahresrechnung (Bilanz, Erfolgsrechnung und Anhang) der Stiftung Behindertentransport Kanton Bern für das am 31. Dezember 2019 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 Fehlansagen 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, 26. März 2020

BDO AG

Thomas Bigler
 Leitender Revisor
 Zugelassener Revisionsexperte

i. V. Laurence Gilliéron

Beilagen
 Jahresrechnung

Bilanz

Aktiven	31.12.2019	31.12.2018
Umlaufvermögen		
Bankguthaben	1'662'093.77	2'429'156.88
Flüssige Mittel und Wertschriften	1'662'093.77	2'429'156.88
Forderungen gegenüber Staat	582.97	495.47
Forderungen	582.97	495.47
Aktive Rechnungsabgrenzung	309'555.15	170'860.15
Umlaufvermögen	1'972'231.89	2'600'512.50
Aktiven	1'972'231.89	2'600'512.50
Passiven		
Fremdkapital kurzfristig		
Passive Rechnungsabgrenzung	444'555.65	519'763.45
Fremdkapital kurzfristig	444'555.65	519'763.45
Fremdkapital langfristig		
Rückstellung Projekt "Medizinische Fahrten"	13'819.05	15'184.50
Rückstellung Informatiksystem	30'000.00	30'000.00
Fonds Investition/Sicherheit	30'564.11	52'399.11
Fonds Härtefälle	52'625.00	52'625.00
Langfristige Rückstellungen	127'008.16	150'208.61
Fremdkapital langfristig	127'008.16	150'208.61
Fremdkapital	571'563.81	669'972.06
Eigenkapital		
Stiftungskapital	761'040.10	761'040.10
Ausgleichsfonds	900'000.34	917'234.21
Jahresergebnis	-260'372.36	252'266.13
Eigenkapital	1'400'668.08	1'930'540.44
Passiven	1'972'231.89	2'600'512.50

Erfolgsrechnung	31.12.2019	31.12.2018
Betriebsertrag		
Subvention Kanton Bern	5'787'600.00	5'660'680.15
Bruttoertrag	5'787'600.00	5'660'860.15
Total Betriebsertrag	5'787'600.00	5'660'860.15
Aufwand		
Fahrtenaufwand	-5'628'622.40	-4'983'926.35
Personalaufwand	-350'929.85	-332'489.00
Sachaufwand	-66'871.59	-61'693.07
Entschädigung Stiftungsräte	-1'845.40	-860.70
Total Aufwand	-6'048'269.24	-5'378'969.02
Betriebsergebnis vor Zinsen und ausserordentliche Positionen	-260'669.24	281'891.13
Finanzertrag	296.88	375.00
Ausserordentlicher Aufwand	0.00	-30'000.00
Jahresergebnis	-260'372.36	252'266.13
Zuweisungen Jahresergebnis an		
Ausgleichsfonds	-260'372.36	252'266.13
Jahresergebnis nach Zuweisung	0.00	0.00

Stiftung Behindertentransport Kanton Bern, Bern

Anhang zur Jahresrechnung

per 31. Dezember 2019

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

Stiftungsrat:

	<i>Zeichnungsberechtigung:</i>
Andreas Laubenberger, Bremgarten (Präsident)	k
Joanna Gerber, Moutier (Groupement d'Action Sociale du Jura bernois - GAS)	-
Martin Vonderach, Münchenbuchsee (Benutzer)	-
Caroline Caccivio, Biel (Benutzer)	-
Jörg Frey, Oberburg (Region Emmental-Oberaargau)	-
Bruno Riva, Derendingen	k
Christine Morger, Thierachern (Rheumaliga Kanton Bern)	-
Walter Zuber, Marly (KGL Pro Infirmis Bern)	k
Donat Capaul, Perrefitte	-
Cyrill Hofer, Biel (Pro Senectute Kanton Bern)	-
Raphael Petit, Bern	-

Geschäftsleiter: (im Ausschuss mit beratender Stimme)

Ronald Liechti, Lützelflüh	k
----------------------------	---

Revisionsstelle:

BDO AG, Hodlerstrasse 5, 3001 Bern	-
------------------------------------	---

k = Kollektiv zu zweien

- = keine Zeichnungsberechtigung

Details zum ausserordentlichen Erfolg

	2019 CHF	2018 CHF
Erhöhung Fonds Investitionen/Sicherheit	0.00	30'000.00
	0.00	30'000.00

Rückzahlung «überdeckung» aus dem Ausgleichsfonds

Die Stiftung hat seit 2007 einen sog. Ausgleichsfonds, der als Schwankungsreserve dienen sollte, weil die Ausschöpfung der Fahrkontingente durch die Kundschaft sehr unterschiedlich sein kann. Zum Fonds gibt es ein Reglement, das 2007 von Regierungsrat Perrenoud genehmigt worden war. Die kantonale Subventionsbehörde (GEF/ALBA) sieht die Fonds-Mittel inzwischen als reine «Überdeckungen» an und plant eine weitgehende Abschöpfung dieser Mittel, verteilt über mehrere Jahre. Dadurch wird das Fonds-Reglement durch den Kanton faktisch ausser Kraft gesetzt.

Gemäss Leistungsvertrag 2019 musste der Ausgleichsfonds im Berichtsjahr auf den vorläufigem Maximalbetrag von 900'000 CHF reduziert werden. In der Bilanz per Ende 2018 betrug der Ausgleichsfonds mit vorgesehener Zuweisung aus der Erfolgsrechnung CHF 1'169'500. Der über 900'000 CHF liegende Betrag von 269'500 CHF wurde vom ALBA im September 2019 in Rechnung gestellt und am 30.09.2019 ausbezahlt.

Entwicklung Ausgleichsfonds gemäss Leistungsvertrag 2020:

«Die Höhe des sogenannten Schwankungsfonds ist mittelfristig auf maximal CHF 500'000.- limitiert. Im Jahr 2020 werden die über den Betrag von CHF 700'000.- hinausgehenden, kumulierten Überdeckungen zurückerstattet.» Mit dem Verlust des Jahres 2019 ist die vorgesehene Reduktion auf CHF 700'000 bereits vorweggenommen.



20
19

KURZPORTRAIT STIFTUNG BEHINDERTENRANSPORT

Die Stiftung und ihr Zweck

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

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

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

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

Der Kanton Bern als Auftraggeber

Die Auslagerung der Steuerungsfunktion im Behindertentransport an die Stiftung BTB nutzt deren langjährige Erfahrung in diesem Bereich. Gesteuert wird die Zusammenarbeit über einen Leistungsvertrag der Gesundheits- und Fürsorgedirektion des Kantons Bern (ab 2020 Gesundheits- Sozial- und Integrationsdirektion (GSI)).

Philosophie

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

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

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



Stiftung

Behindertentransport Kanton Bern

Fondation transports-handicap du canton de Berne