

20
20

JAHRESBERICHT
RAPPORT ANNUEL

Stiftung



Behindertentransport Kanton Bern

Fondation transports-handicap du canton de Berne

INHALT

| | |
|---|-----------|
| <i>Anstelle eines Vorworts</i> | 3 |
| <i>2020 in Zahlen</i> | 5 |
| <i>Ein Jahr im Zeichen der Pandemie</i> | 8 |
| <i>Ausblick</i> | 14 |
| <i>Organe der Stiftung</i> | 16 |
| <i>Hinweise zur Jahresrechnung 2020</i> | 17 |
| <i>Kurzportrait Stiftung Behindertentransport</i> | 26 |

SOMMAIRE

| | |
|--|-----------|
| <i>En lieu et place du mot du Président</i> : | 4 |
| <i>2020 en chiffres</i> | 6 |
| <i>Une année marquée par la pandémie</i> | 11 |
| <i>Perspectives</i> | 15 |
| <i>Organes de la Fondation</i> | 16 |
| <i>Commentaires sur les comptes annuels 2020</i> | 18 |

Impressum

Auflage: 500 Exemplare

Foto: © Pipat Yapathanasap, shutterstock.com

Gestaltung und Druck: Länggass Druck Bern

Andreas Laubenberg – Präsident BTB 2003–2020

Aus gesundheitlichen Gründen trat der langjährige BTB-Präsident Mitte Jahr von seinem Amt zurück.

Um die Leistungen von Andreas Laubenberg im Behindertentransportwesen zu würdigen, muss man ziemlich weit zurückgehen: Im Jahresbericht Betax für das Jahr 1997 verkündete Andreas Laubenberg – damals noch als Betax-Präsident – einen respektablen Jahresgewinn. Gleichzeitig wurde in diesem Jahresbericht erwähnt, dass Betax der neu gegründeten Stiftung Behindertentransport Kanton Bern «beitreten» werde.

Ab Oktober 2001 «wechselte Andreas die Seiten» und stellte – als neues Stiftungsratsmitglied – seine Erfahrungen im Transportgeschäft der Stiftung BTB zur Verfügung.

Nach dem Rücktritt des Gründungspräsidenten Bruno Riva erfolgte im Mai 2003 die Wahl zum BTB-Präsidenten.

Andreas' Stil war über all die Jahre immer ruhig und besonnen. So musste er sich z. B. – zusammen mit dem Vizepräsidenten und dem Geschäftsführer – kurz nach der Wahl an die Vorbereitungsarbeiten im Zusammenhang mit dem Wegfall der BSV-Subventionen machen. In unaufgeregter und pragmatischer Weise wurden

die darauffolgenden schwierigen Jahre souverän gemeistert.

Weitere Schwerpunkte und Meilensteine in der Amtszeit von Andreas waren u. a.:

- Marktöffnung / Aufhebung von Monopolen im Raum Bern und dann im ganzen Kantonsgebiet;
- Aufbau eines neuen IT-Systems («PUMA»);
- Neuregelung der Akkreditierung von Fahrdiensten;
- Umfrageergebnisse Qualität des Angebots: Konsolidierung und kontinuierliche Steigerung auf sehr hohem Niveau.

Andreas Laubenberg bleibt erfreulicherweise weiterhin als Mitglied im Stiftungsrat und stellt der Stiftung BTB seine langjährige Erfahrung weiterhin zur Verfügung.

Ich durfte im Sommer 2020 das Präsidium der Stiftung übernehmen und freue mich sehr, gemeinsam mit der Vizepräsidentin, dem gesamten Stiftungsrat und dem Geschäftsführer die anstehenden Herausforderungen anzupacken.

Stiftung BTB

Die Präsidentin:



Annette Gfeller

EN LIEU ET PLACE DU MOT DU PRÉSIDENT :

Andreas Laubenberger – président de la Fondation THB de 2003 à 2020

En milieu d'année, notre président de longue date s'est retiré de ses fonctions pour raisons de santé.

Le transport-handicap doit beaucoup à Andreas Laubenberger, et depuis fort longtemps! Dans le rapport annuel 1997 de Betax, dont il assurait alors la présidence, Andreas se félicitait d'un bénéfice d'exercice « respectable ». Il y mentionnait par ailleurs l'adhésion prochaine de l'organisation à la toute nouvelle Fondation transports-handicap du canton de Berne (THB).

En octobre 2001, Andreas « changeait de camp » pour intégrer le Conseil de fondation de la Fondation THB, au service de laquelle il mit son expérience du transport de personnes à mobilité réduite.

En mai 2003, il succéda au président fondateur sortant, Bruno Riva.

Andreas Laubenberger, c'est la force tranquille. Juste après son élection, il dut s'atteler aux travaux préparatoires liés à la suppression des subventions de l'OFAS, conjointement avec le vice-président et le secrétaire, et géra avec sérénité et pragmatisme les années difficiles qui suivirent.

Parmi les nombreux jalons de son parcours, citons aussi ceux-ci :

- ouverture du marché/suppression des monopoles dans la région de Berne, puis dans tout le canton;
- mise en place d'un nouveau système informatique («PUMA»);
- nouvelle réglementation en matière d'accréditation des services de transport;
- analyse des résultats des sondages sur la qualité de l'offre; consolidation et amélioration continues de la qualité à un niveau très élevé.

Nous saluons le fait qu'Andreas Laubenberger reste membre du Conseil de fondation et nous fasse ainsi toujours profiter de sa longue et solide expérience.

En été 2020, j'ai eu l'honneur d'être nommée présidente. C'est une grande joie pour moi de relever les défis main dans la main avec la vice-présidente, l'ensemble du Conseil de fondation et le secrétaire.

Fondation THB

La présidente :



Annette Gfeller

Das vergangene Jahr war geprägt durch die Corona-Epidemie und den damit verbundenen Rückgang der Fahrtenzahlen um ca. 20 %.

Kantonsweit wurden rund **128 400 Freizeitfahrten** durchgeführt, das sind 33 600 weniger als im Vorjahr. Pro Monat waren es im Durchschnitt ca. 10 700 Fahrten (Vorjahr 13 500).

Der Anteil der **IV**-Fahrten betrug 33 % (Vorjahr 36 %); die **AHV**-Transporte erreichten somit 67 %. Das Wachstum im AHV-Bereich setzt sich also fort.

Der Anteil der **Rollstuhltransporte** lag bei 33 % (Vorjahr 31 %), die Fussgängerfahrten hatten einen Anteil von 67 %.

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

6300, davon 1500 (24 %) im IV-Alter und 4800 (76 %) im AHV-Alter. 4117 Personen haben das Angebot im Berichtsjahr mindestens einmal genutzt (1034 IV, 3083 AHV). Der Anteil der **«aktiven»** Berechtigten betrug somit rund 65 %. Mit 69 % ist im IV-Bereich die Zahl der Aktiven etwas höher als im AHV-Bereich (64 %).

Die durchschnittliche **jährliche Fahrtenzahl pro berechtigten Benutzer** belief sich im IV-Bereich auf ca. 28 Fahrten (Vorjahr 37), im AHV-Bereich auf 18 (Vorjahr 17). Im Durchschnitt aller Fahrberechtigten betrug die Anzahl der Transporte pro Person und Jahr **20**.

Der für Fahrten zur Verfügung stehende **Nettobetrag pro berechnete Person** (ohne Verwaltungskosten) betrug im Jahr 2020 rund 850 Franken; im Jahr 2008 waren es noch rund 1080 Franken gewesen.

| | 2020 | 2019 |
|-----------------------|--------------------|--------------------|
| Bern Stadt und Region | 2 690 000.– | 3 590 000.– |
| Biel-Seeland | 505 000.– | 680 000.– |
| Emmental-Oberaargau | 150 000.– | 180 000.– |
| Berner Oberland | 495 000.– | 680 000.– |
| Laupen / Konolfingen | 305 000.– | 480 000.– |
| Berner Jura | 15 000.– | 20 000.– |
| Total | 4 160 000.– | 5 630 000.– |

Die **Bruttokosten pro Fahrt** betragen Fr. 44.45 (Vorjahr Fr. 46.95).

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

Marktanteile: Die Marktleader im Kanton sind: Betax (19 % – Tendenz stabil), Nova Taxi (15% – stabil), Flexmobil (11 % – steigend), EasyCab (8 % – rückläufig). Der weitaus grösste Teil des Geschäfts findet nach wie vor im Grossraum Bern statt.

Transportdienste: Im Jahr 2020 waren kantonsweit 56 akkreditierte Transportdienste im Einsatz für die BTB-Kundschaft.

Der **Selbstbehalt** der Kunden betrug rund 1 540 000.–. Das sind ca. 27 % der Brutto-Fahrkosten. Pro Einzelfahrt bezahlte der Fahrgast im Durchschnitt rund Fr. 12.– (wie im Vorjahr).

Der ordentliche **Verwaltungsaufwand** lag im vergangenen Jahr bei ca. Fr. 445 000.– (Vorjahr Fr. 420 000.–); das entspricht rund 7,2 % des Gesamtaufwandes inkl. Kundenanteil (Vorjahr 5,2). Pro Fahrt betrug der Verwaltungsaufwand Fr. 3.47 (Vorjahr Fr. 2.59).

Die Verwaltungskosten pro Fahrt sind höher als im Vorjahr, da bei reduzierten Fahrtenzahlen der Verwaltungsaufwand kaum sinkt.

2020 EN CHIFFRES

L'exercice écoulé a été marqué par l'épidémie de coronavirus et le recul de 20 % environ du nombre de courses.

En 2020, quelque **128 400 courses pour les loisirs** ont été effectuées sur le territoire cantonal – soit 33 600 de moins qu'en 2019 –, ce qui correspond à une moyenne de 10 700 courses mensuelles (2019: 13 500).

La part des déplacements **AI** a représenté 33 % (2019: 36 %), et le transport des personnes en âge **AVS**, 67 %. La croissance dans le domaine de l'AVS se poursuit donc.

La part des **transports de personnes en fauteuil roulant** s'est inscrite à 33 % (2019: 31 %) et celle des déplacements en véhicule normal (« piétons »), à 67 %.

À la fin de l'exercice sous revue, le nombre des **ayants droit** enregistrés s'inscrivait à 6300 personnes, dont 1500 (24 %) en âge AI et 4800 (76 %) en âge AVS. 4117 personnes ont utilisé l'offre au moins une fois au cours de 2020 (1034 AI, 3083 AVS). La part des ayants droit « **actifs** » s'est ainsi établie à quelque 65 %, dont 69 % dans le domaine AI et 64 % dans le domaine AVS.

En moyenne **annuelle, chaque usager ayant droit** en âge AI a commandé environ 28 courses (37 en 2019) et chaque usager en âge AVS, 18 courses (17 en 2019). Tous ayants droit confondus, la moyenne par personne et par année s'inscrit à **20 trajets**.

Le **montant net disponible par ayant droit** en 2020 (sans les frais administratifs) avoisinait les 850 francs ; en 2008, ce montant atteignant encore 1080 francs.

Le **coût brut par course** s'est élevé à 44 fr. 45 (contre 46 fr. 95 en 2019).

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

Parts de marché : les leaders du marché au niveau cantonal sont Betax (19 %, stable), Nova Taxi (15 %, stable), Flexmobil (11 %, en hausse), EasyCab (8 %, en recul). L'agglomération bernoise continue de mobiliser la majorité des courses.

Services de transport : durant l'exercice 2020, 56 prestataires de services de transport accrédités ont assuré la prise en charge de la clientèle de la Fondation THB à l'échelle du canton.

La **franchise** des clients a atteint quelque 1 540 000 francs, soit 27 % du coût brut des courses. Par course simple, l'utilisateur a payé près de 12 francs en moyenne (comme en 2019).

Les **charges administratives** ordinaires se sont élevées à environ 445 000 francs (2019 : 420 000 fr.), ce qui représente environ 7,2 % des dépenses totales, y compris la part des clients (exercice précédent : 5,2 %). Par course, la charge administrative s'est inscrite à 3 fr. 47 (2 fr. 59 en 2019).

Ce montant supérieur à celui de 2019 s'explique par le fait que la baisse du nombre de courses n'entraîne pour ainsi dire pas de diminution de la charge administrative.

| | 2020 | 2019 |
|--------------------------|--------------------|--------------------|
| Ville et région de Berne | 2 690 000.– | 3 590 000.– |
| Bienne-Seeland | 505 000.– | 680 000.– |
| Emmental / Haute-Argovie | 150 000.– | 180 000.– |
| Oberland bernois | 495 000.– | 680 000.– |
| Laupen / Konolfingen | 305 000.– | 480 000.– |
| Jura bernois | 15 000.– | 20 000.– |
| Total | 4 160 000.– | 5 630 000.– |

EIN JAHR IM ZEICHEN DER PANDEMIE

Als zu Beginn des Jahres erste Meldungen über ein neues Virus auftauchten, konnte sich noch niemand ausmalen, welche Auswirkungen dies auf den Behinderten-transport haben könnte. Mit den verschärften Massnahmen des Bundes ab Mitte März wurde dann endgültig klar: Der «Hausarrest» war Tatsache geworden. Die Fahrgäste blieben zuhause – die Transportdienste hatten fast keine Aufträge mehr.

Während in einem «normalen» Monat etwa 13 500 Fahrten über BTB abgerechnet werden, waren es im März noch 7800; in der zweiten Märzhälfte (nach dem «Lockdown») gerade mal 2000 Fahrten. Mit Lockerungen ab Ende April stiegen die Fahrtenzahlen langsam, aber kontinuierlich an, erreichten aber nie die Vorjahreswerte.

Damit die teilweise zuhause isolierten BTB-Berechtigten wenigstens ihre notwendigen Einkäufe erledigen konnten, bewilligte die Stiftung BTB ab Mitte März die Abrechnung von Einkaufsfahrten durch Behindertentaxis. Das Angebot wurde gut angenommen und rege benutzt.

Wer hilft wem?

Mit dem Umsatzeinbruch im Frühjahr stieg auch die Nervosität bei den Anbietern. Wie lange würden die Transport-

dienste den Pandemie-bedingten Umsatzrückgang verkraften können? Ab wann wäre mit Konkursen zu rechnen?

Die Stiftung BTB hingegen stand vor der etwas paradoxen Situation, nun Überschüsse (subventionstechnisch «Überdeckungen») zu erzielen. Naheliegender schien es deshalb, dass sich Ende März Betax und easyCab an die Stiftung BTB wandten mit dem Anliegen, BTB-Überschüsse an «systemrelevante» Anbieter zu verteilen.

Der Stiftungsrat BTB konnte diesem Gesuch nicht entsprechen. Gründe dafür gab es mehrere:

- Der Leistungsvertrag der Gesundheits-, Sozial- und Integrationsdirektion des Kantons Bern (GSI) sieht vor, dass BTB bei der Besorgung und Steuerung des Angebots nur «für effektiv erbrachte Fahrten» entschädigt wird. Stützungs-massnahmen in Form von Beiträgen à fonds perdu sind dadurch nicht möglich.
- Die Stiftung BTB ist nicht verantwortlich für Vorhalteleistungen, d. h. für die «Sicherstellung von Behindertentransporten» – sie hätte auch gar nicht die Mittel dazu. Bekanntlich wird nur ein Teil der Transporte über BTB abgerechnet. Der andere Teil des Angebots

steht für Schulen, für die medizinische Versorgung, für Arbeitsfahrten usw. zur Verfügung. Die entsprechenden Kostenträger sind z. B. IV, Krankenkassen, EL und andere. Dass auch nach der Krise eine genügende Grundversorgung an Behindertenfahrdiensten besteht, dafür ist – mindestens im Freizeitbereich – der Kanton zuständig.

- Grössere Anbieter mit angestelltem Personal hatten schon früh die Möglichkeit, Kurzarbeit einzuführen und vom Bund abgesicherte Überbrückungskredite zu beantragen. Die Unterstützung der «indirekt betroffenen Selbständigen» (Einzelunternehmer im Taxigeschäft) war zum damaligen Zeitpunkt noch nicht geregelt.

Auf Empfehlung des BTB-Stiftungsrates hin stellten die zwei erwähnten Anbieter und 13 Mitunterzeichnende Mitte April beim Kanton (GSI) einen Antrag um Unterstützung via BTB-Überschüsse. Auch hier fiel der Entscheid negativ aus: In der Antwort wies die GSI darauf hin, dass die Stiftung BTB leistungsbezogen finanziert sei – und dass in der Zwischenzeit auch die indirekt betroffenen Selbständigen vom Corona-Erwerb ersatz für Selbständigwerbende profitieren könnten. Damit sei (neben Kurzarbeit und Überbrückungskrediten) das «wirtschaftliche Überleben» der Transportdienste gesichert. In der Tat waren denn auch gegen Ende Jahr noch alle BTB-akkreditierten Unternehmen für die Fahrgäste unterwegs.

Schutzkonzepte: was gilt für Taxis?

Im Verlaufe der Pandemie stellte sich immer wieder die Frage, was nun für wen gilt, z. B.:

- Welches Schutzkonzept gilt für Taxis? Die Antwort lautete: Keines. Schutzkonzepte waren bei den ersten Lockerungen Ende April notwendig für Angebote, die im «Lockdown» verboten waren. Taxi war aber nie verboten, ergo war ein Schutzkonzept rechtlich nicht notwendig. Ergänzend ist zu bemerken, dass die Taxis nicht nur fahren «durften», sondern nach wie vor Beförderungspflicht hatten – obwohl klar war, dass die anfänglich 2 m, später 1,5 m Distanz in einem Taxi normalerweise nicht eingehalten werden können.
- Was tat die Branche? Die ASTAG (Fachgruppe Taxi) erstellte für Mitglieder (nur für diese) ein «Schutzkonzept» – mehr oder weniger eine Ausformulierung der BAG-Regeln für das Taxigeschäft. Dies aber auch erst gegen Ende Mai.
- Welche Schutzmassnahmen gab es? Die Taxihalter versuchten die üblichen Massnahmen so gut es eben geht umzusetzen: Regelmässiges Desinfizieren der Fahrzeuge; bargeldlose Zahlungsmöglichkeiten; kein Fahrgast auf dem Beifahrersitz; später Masken für Fahrpersonal und teilweise auch Kundenschaft. Für Letztere war allerdings die Maske nicht obligatorisch, da ein Taxi nicht als öV gilt.
- Zunehmend wurden auch Trennscheiben in die Fahrzeuge eingebaut. Allerdings gab es hier kaum normierte

Produkte; und im Falle eines Unfalls bestand das Risiko, dass die Scheibe bricht und den Fahrgast verletzt. Würde der Fahrer also mit der «Schutzmassnahme» gegen gesetzliche Vorschriften bei der Fahrzeugausstattung verstossen?

Wer ist im Behindertentransport zuständig?

Noch etwas komplizierter stellten sich gewisse Fragen nach Regeln und Zuständigkeiten für den spezialisierten Behindertentransport. Zum Vergleich:

Die **Taxibetriebe** sind der kantonalen Taxiverordnung und den entsprechenden Reglementen der Gemeinden unterstellt. Hier gelten zahlreiche Vorschriften, so z. B.: Notwendigkeit von Taxihalterbewilligungen, Taxiführerbewilligungen und Fahrzeugbewilligungen – verbunden mit erstmaligen und wiederkehrenden Gebühren, die ganz schön ins Geld gehen. Weiter gibt es Meldepflichten (Fahrzeuge, Personal usw.), eine jährliche Prüfung der Fahrzeuge, Beförderungspflicht (z. B. für Kurzfahrten), die Pflicht zur Bekanntgabe der Tarife am Fahrzeug sowie die Notwendigkeit

der Abrechnung mit Taxameter. Bei der Überarbeitung der kantonalen Taxiverordnung im Jahr 2012 wurde der Behindertentransport des Kantons Bern explizit von all diesen Vorschriften ausgenommen.

Behindertentransport: Ausser den allgemeinen, landesweit gültigen gesetzlichen Vorschriften zum Strassenverkehr (Zulassung von Personen und Fahrzeugen zum Strassenverkehr; Bestimmungen zum berufsmässigen Personentransport usw.) gibt es für den Behindertentransport keine der kantonalen Taxiverordnung entsprechende Gesetzesgrundlage. Diese Lücke wird teilweise durch BTB-Bestimmungen ausgefüllt, jedoch nur dann, wenn es sich um eine BTB-Fahrt handelt. Sobald Behindertentransporte für andere Kostenträger unterwegs sind (Spitäler, Krankenkassen, Ergänzungsleistungen, IV usw.) gelten allenfalls die dort üblichen Regelungen, soweit überhaupt vorhanden. Dementsprechend gibt es keine Stelle, die für den Behindertentransport – analog dem Taxiwesen – im eigentlichen Sinne «zuständig» ist. Und das nicht nur zu Zeiten einer Pandemie.

«Ausser den allgemeinen, landesweit gültigen gesetzlichen Vorschriften zum Strassenverkehr gibt es für den Behindertentransport keine der kantonalen Taxiverordnung entsprechende Gesetzesgrundlage.»

UNE ANNÉE MARQUÉE PAR LA PANDÉMIE

Lorsque les premières rumeurs concernant un nouveau virus ont commencé à circuler, au début de 2020, nul ne pouvait imaginer les retombées de la future pandémie sur le transport-handicap. Dès mîmars, la Confédération levait tout équivoque en durcissant les mesures et entérinant de fait l'« assignation à résidence ». Les usagers sont donc restés chez eux, et les prestataires de services de transport ont vu leur carnet de commandes se vider de façon aussi rapide que dramatique.

Durant un mois « normal », environ 13 500 courses passent par la Fondation THB. Or, en mars 2020, on n'en a dénombré que 7800 et, durant la seconde moitié du mois (à compter du confinement), tout juste 2000. Les mesures d'assouplissement introduites à partir de fin avril ont entraîné une lente mais progressive reprise du nombre de courses, lequel n'est cependant jamais remonté au niveau de 2019.

À partir du milieu du mois de mars, la Fondation THB a autorisé le décompte des déplacements liés aux achats via des services de taxi assurant le transport-handicap, afin que ses ayants droit confinés à leur domicile puissent au moins s'approvisionner en denrées de première nécessité. Cette offre exceptionnelle a été bien accueillie et activement utilisée.

Qui aide qui ?

Le fléchissement du chiffre d'affaires au printemps 2020 a attisé la nervosité des prestataires. Combien de temps les services de transport supporteraient-ils les pertes imputables à la pandémie ? Quand faudrait-il s'attendre à des faillites ?

La Fondation THB s'est quant à elle retrouvée dans la situation plutôt paradoxale d'enregistrer des excédents (ou, en jargon des subventions, des « excédents de couverture »). C'est donc logiquement que, à la fin du mois de mars, Betax et easyCab ont suggéré à la Fondation de répartir ces excédents entre les prestataires du « système ».

Le Conseil de fondation n'a pas pu accéder à cette demande pour plusieurs raisons :

- Le contrat de prestations conclu avec la Direction de la santé, des affaires sociales et de l'intégration du canton de Berne (DSSI) prévoit que, dans ses fonctions de gestion et de pilotage de l'offre, la Fondation THB est indemnisée uniquement pour les courses qu'elle a effectivement fournies. Dès lors, des mesures de soutien sous forme d'aide à fonds perdu ne sont pas possibles.
- La Fondation THB ne répond pas de l'existence de prestations de base fixes, c'est-à-dire du transport-handicap ; elle

n'en aurait d'ailleurs pas les moyens. Nul n'ignore que seule une partie des prestations de transport est décomptée via la Fondation. Le reste de l'offre est utilisé pour des déplacements à des fins notamment de formation, de traitement médical ou professionnelles, autant de prestations prises en charge par l'AI, les caisses-maladie et les PC, entre autres agents payeurs. Quant au canton, il a pour mandat d'assurer un service universel de prestataires de transport-handicap suffisant également après la crise sanitaire, du moins dans le domaine des loisirs.

- Les prestataires importants qui emploient du personnel ont rapidement eu la possibilité d'introduire la réduction de l'horaire de travail (RHT) et de solliciter un crédit transitoire cautionné par la Confédération. Par contre, l'aide débloquée pour les « indépendants indirectement touchés » (entrepreneurs individuels dans le secteur des taxis) n'était alors pas encore définie.

Aussi, mi-avril 2020, sur recommandation du Conseil de fondation, les deux prestataires déjà mentionnés (Betax et easy-Cab), de même que 13 cosignataires ont soumis au canton (DSSI) une demande de soutien via les excédents de la Fondation THB. Là aussi, nouvelle réponse négative, que la DSSI a motivé comme suit : la Fondation THB est financée en fonction des prestations, et les indépendants indirectement touchés ont entre-temps pu eux aussi profiter des allocations pour perte de gain Coronavirus. Avec cette aide – en

plus des RHT et des crédits transitoires –, la DSSI a estimé que la « survie économique » des services de transport était assurée. En fin d'année, en effet, toutes les entreprises de transport accréditées par la Fondation étaient encore en activité.

Plan de protection : quid pour les taxis ?

Plus la pandémie s'éternisait, plus la question de savoir qui était soumis à quelle réglementation s'est posée de façon récurrente.

- Quel est le plan de protection valable pour les taxis ? Réponse : aucun. Lors de l'introduction des premières mesures d'assouplissement, fin avril, les plans de protection étaient requis pour les offres qui avaient été interdites durant le confinement. Or, comme les taxis n'ont jamais été interdits, ils n'ont pas non plus été juridiquement tenus d'adopter un plan de protection. Précisons que les taxis non seulement étaient « autorisés » à rouler, mais aussi restaient soumis à l'obligation de transporter, même s'il était évident que la distance imposée, d'abord 2m, puis 1,5m, était impossible à observer dans un taxi.
- Qu'a fait la branche ? L'ASTAG (groupe professionnel Taxi) a élaboré (mais seulement vers la fin du mois de mai) un plan de protection exclusivement réservé à ses membres – plus ou moins calqué sur les règles édictées par l'OFSP pour la branche des taxis.
- Quelles étaient les mesures de protection ? Les détenteurs de taxi se sont

efforcés de mettre en œuvre les mesures habituelles : désinfection régulière des véhicules, possibilités de paiement sans numéraire, absence de client sur le siège passager, puis masques pour le personnel roulant d'abord et également pour la clientèle ensuite. Pour celle-ci, le port du masque n'était toutefois pas obligatoire, étant donné qu'un taxi n'est pas considéré comme un moyen de transport public.

- Des vitres de protection ont en outre été installées dans les véhicules pour séparer le conducteur de ses passagers. Il s'agissait pour la plupart de produits non réglementés et donc risquant de se briser et de blesser les passagers en cas d'accident. D'où la question suivante : le chauffeur qui prend une telle « mesure de protection » est-il en infraction avec les prescriptions légales en matière d'équipement des véhicules ?

Et dans le transport-handicap, qui est responsable ?

Les choses se compliquaient encore s'agissant des règles et des responsabilités applicables au transport-handicap spécialisé. À titre de comparaison :

Les **entreprises de taxis** sont régies par l'ordonnance cantonale sur les taxis (OT) et par les règlements communaux correspondants. Les prescriptions sont nombreuses, par exemple : obligation d'avoir une autorisation de détenir un taxi, une autorisation de conduire un taxi et une autorisation de circuler du véhicule (concession) moyennant des

émoluments initiaux et récurrents non négligeables. Il y a aussi des obligations d'annoncer (véhicules, personnel, etc.), de soumettre les véhicules à un contrôle annuel, de transport (p. ex. pour les courts trajets), d'indiquer les tarifs dans le véhicule et de décompter la course avec un taximètre. Lors de la révision de l'OT en 2012, le transport des personnes handicapées du canton de Berne a été explicitement exclu du champ d'application de toutes ces prescriptions.

Transport de personnes handicapées : à part les prescriptions légales générales applicables à la circulation routière dans l'ensemble du pays (admission des personnes et des véhicules à la circulation, autorisation de transporter des personnes à titre professionnel, etc.), il n'existe pas, pour le transport de personnes handicapées, de base légale analogue à l'OT. Cette lacune est partiellement comblée par les dispositions de la Fondation THB, dispositions toutefois uniquement applicables aux courses réalisées par la Fondation. Les services de transport-handicap qui assurent des déplacements pour le compte d'autres agents payeurs (hôpitaux, caisses-maladie, PC, AI, etc.) sont quant à eux soumis aux réglementations locales usuelles – pour autant qu'elles existent. En conséquence, et contrairement aux taxis, le transport-handicap n'a pas d'antenne « compétente » propre. Pandémie ou pas.

Versorgungsstudie zum Behindertentransport

Personen, die aus Gründen einer Behinderung den öffentlichen Verkehr (öV) nicht oder nur mit Einschränkungen nutzen können, sind auf das Angebot von Behindertenfahrdiensten angewiesen. Diese sichern die Mobilität für die Betroffenen als Ersatz oder Ergänzung zum öV. Dabei gilt für Menschen mit und ohne Behinderung: Mobilität ist für verschiedene Bereiche des Lebens eine wesentliche Querschnittsfunktion und damit Voraussetzung für die Teilhabe.

Eine fundierte wissenschaftliche Studie zur Sicht von Nutzenden von ÖV-ergänzenden Fahrdiensten in der Schweiz darauf, in welchen Bereichen sie Einschränkungen in ihrer Mobilität erfahren, welche eine Benachteiligung gegenüber der restlichen Schweizer Bevölkerung darstellen, fehlt bis anhin.

In Zusammenarbeit mit der Zürcher Hochschule für angewandte Wissenschaften (ZHAW) wurde deshalb durch die Stiftung BTB ein Finanzierungsgesuch für eine umfassende Versorgungsstudie an das Eidg. Büro für die Gleichstellung von Menschen mit Behinderung (EBGB) erarbeitet und am 15. September 2020 eingereicht.

Ziel der gegen Ende Jahr durch das EBGB genehmigten Studie wird es insbesondere sein, die Einschränkungen, Versorgungs- und Finanzierungslücken für die betroffenen Personen aufzuzeigen und Handlungsempfehlungen zu notwendigen Verbesserungen der Mobilität zu entwickeln. Die Projektdauer erstreckt sich über die Jahre 2021 bis 2022.

Neue gesetzliche Grundlage für den subventionierten Behindertentransport

Im Rahmen der jährlichen Standortbestimmung mit der kantonalen Subventionsbehörde (GSI) war u. a. eine bevorstehende Gesetzesänderung Gegenstand der Diskussion: Voraussichtlich ab 2022 soll das neue «**Gesetz über die sozialen Leistungsangebote**» (SLG) in Kraft treten. Es wird als gesetzliche Grundlage für den Behindertentransport das Sozialhilfegesetz (SHG) ablösen. Eine wesentliche Neuerung wird darin bestehen, dass die Stiftung BTB bei der Akkreditierung von Anbietern **Verfügungen** auszustellen hat. Die notwendigen Massnahmen zur Umsetzung werden in Zusammenarbeit zwischen GSI und BTB zu treffen sein. Erste Abklärungen und Vorarbeiten wurden schon im Berichtsjahr in die Wege geleitet.

Enquête sur l'offre de transport pour les personnes handicapées

Les personnes qui ne peuvent pas utiliser les transports publics (TP) en raison d'un handicap ou seulement de manière limitée ont besoin de l'offre des services de transport-handicap. Ceux-ci assurent en effet la mobilité des personnes concernées à titre de remplacement ou de complément aux TP. Que l'on soit ou non en situation de handicap, la mobilité remplit une fonction transversale essentielle entre différents domaines de la vie et est donc une condition sine qua non de la participation à la vie sociale.

Or, à ce jour, aucune étude scientifique fondée n'a été menée en Suisse pour connaître le point de vue des usagers des services de transport complémentaires aux TP en Suisse et pour identifier les domaines dans lesquels ces usagers sont restreints dans leur mobilité et, partant, désavantagés par rapport au reste de la population suisse.

Conjointement avec l'Université des sciences appliquées de Zurich (ZHAW), la Fondation THB a élaboré une demande de financement pour une étude complète sur les prestations de transport et l'a transmise le 15 septembre 2020 au Bureau fédéral de l'égalité pour les personnes handicapées (BFEH).

L'enquête a été approuvée par le BFEH en fin d'année. Elle visera à mettre en évidence les obstacles ainsi que les lacunes en matière de prise en charge et de financement pour les personnes concernées et à développer des recommandations d'action en vue de procéder aux améliorations qui s'imposent en termes de mobilité. Le projet s'étendra sur 2021 et 2022.

Nouvelles bases légales pour le transport-handicap subventionné

Dans le cadre de l'état des lieux annuel avec l'autorité cantonale de subventionnement (DSSI), la discussion a porté notamment sur une modification législative à venir. Il s'agit de la nouvelle «**Loi sur les programmes d'action sociale**» (LPASoc), dont l'entrée en vigueur est prévue en 2022 et qui devrait remplacer la loi sur l'aide sociale (LASoc) en tant que base légale pour le transport-handicap. L'une des nouveautés essentielles de ce texte réside dans le fait que la Fondation THB devra accréditer les prestataires **par voie de décision**. Les mesures nécessaires pour la mise en œuvre seront prises de manière concertée entre la DSSI et la Fondation THB. Les premières clarifications et tâches préparatoires ont déjà commencé pendant l'année sous revue.

ORGANE DER STIFTUNG

Infolge der Pandemie mussten Ausschuss und Stiftungsrat BTB die notwendigen Entscheide über einen längeren Zeitraum auf dem Korrespondenzweg treffen. Da das Vize-Präsidium vakant war, wurde im April Christine Morger auf diesem Weg einstimmig zur neuen Vizepräsidentin gewählt. Auch die Wahl der neuen Prä-

sidentin erfolgte dann auf «elektronischem» Weg. Im Oktober konnte dann wenigstens eine Stiftungsratssitzung mit «normaler» Präsenz durchgeführt werden. Bei dieser Gelegenheit konnte die neue Präsidentin Annette Gfeller erstmals auch persönlich dem Stiftungsrat vorgestellt werden.

ORGANES DE LA FONDATION

En raison de la pandémie, le Comité et le Conseil de fondation ont dû prendre par correspondance les décisions qui s'imposaient et ce durant une longue période. C'est ainsi par cette voie que, en avril, Christine Morger a été élue à l'unanimité à la vice-présidence, jusque-là vacante. L'élec-

tion de la nouvelle présidente s'est également déroulée sous cette forme. En octobre, le Conseil de fondation a pu tenir une séance « normale », autrement dit en présentiel, ce qui a donné l'occasion à Annette Gfeller de se présenter personnellement aux membres du Conseil de fondation.

HINWEISE ZUR JAHRESRECHNUNG 2020

ERFOLGSRECHNUNG

Betriebsertrag

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):

Subventionen des Kantons

Die Subventionen im Rahmen des Leistungsvertrages der GSI mit der Stiftung BTB betragen für das Jahr 2020 rund 4 575 000 Franken. Aufgrund der Corona-bedingt viel tieferen Fahrtenzahl wurde auf die Auszahlung einer Subventions-Teilzahlung von Fr. 915 000 verzichtet. Der Verlust von rund Fr. 26 000.– wird über den Ausgleichsfonds gedeckt.

Die Stiftung BTB hat im Berichtsjahr rund 128 400 Fahrten abgerechnet (Vorjahr 162 000), womit das im Leistungsvertrag festgelegte Kostendach von Fr. 5 834 400.– weit unterschritten wurde.

| | |
|---------------|-----------|
| Subventionen | 4 575 000 |
| Selbstbehalte | 1 540 000 |
| «Ertrag» | 6 115 000 |

| | |
|---|-----------|
| Bruttoaufwand Fahrten | 5 695 000 |
| Verwaltung / ao. Aufwand / Rückstellungen | 446 000 |
| Aufwand | 6 141 000 |
| Verlust | 26 000 |

COMMENTAIRES SUR LES COMPTES ANNUELS 2020

BILAN

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 »).

Fonds de compensation

La gestion du transport de personnes handicapées dans le domaine des loisirs est délicate, car 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 déficits, d'autre part. Sur la base du contrat de prestations conclu en 2019 et reconduit en 2020, la Fondation THB doit réduire progressivement le fonds de compensation, lequel ne sera dès lors plus guère en mesure de remplir sa fonction initiale.

« La gestion du transport de personnes handicapées dans le domaine des loisirs est délicate, car il est difficile d'anticiper le comportement des usagers. »

COMPTE DE RÉSULTAT

Produit d'exploitation

Le poste «Produit d'exploitation» du compte de résultat contient essentiellement les subventions du canton. Les franchises des usagers 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):

Subventions du canton

En 2020, les subventions perçues dans le cadre du contrat de prestations conclu entre la DSSI et la Fondation THB se sont élevées à quelque 4 575 000 francs. Le nombre des courses ayant sensiblement baissé d'une année à l'autre à cause de la crise du coronavirus, le paiement d'une tranche de subventions d'un montant de 915 000 francs a été supprimé. La perte de 26 000 francs est couverte par le fonds de compensation.

Au cours de l'année sous revue, la Fondation THB a décompté quelque 128 400 courses (contre 162 000 en 2019), si bien que le plafond des coûts de 5 834 400 francs fixé dans le contrat de prestations n'a pas été atteint, loin de là.

| | |
|-------------|-----------|
| Subventions | 4 575 000 |
| Franchises | 1 540 000 |
| Produit | 6 115 000 |

| | |
|--------------------------------------|-----------|
| Dépenses brutes au titre des courses | 5 695 000 |
| Adm. / charges extraord. / réserves | 446 000 |
| Charges | 6 141 000 |
| Perte | 26 000 |



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 2020 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, 25. März 2021

BDO AG

Thomas Bigler

Zugelassener Revisionsexperte

ppa. Laurence Gilliéron

Leitende Revisorin
 Zugelassene Revisionsexpertin

Beilagen
 Jahresrechnung

Bilanz

| | | |
|---|---------------------|---------------------|
| Aktiven | 31.12.2020 | 31.12.2019 |
| Umlaufvermögen | | |
| Bankguthaben | 1'881'065.47 | 1'662'093.77 |
| Flüssige Mittel und Wertschriften | 1'881'065.47 | 1'662'093.77 |
| Forderungen gegenüber Staat | 582.97 | 582.97 |
| Forderungen | 582.97 | 582.97 |
| Aktive Rechnungsabgrenzung | 8'274.00 | 309'555.15 |
| Umlaufvermögen | 1'889'922.44 | 1'972'231.89 |
| Aktiven | 1'889'922.44 | 1'972'231.89 |
| Passiven | | |
| Fremdkapital kurzfristig | | |
| Kreditoren | 385'428.15 | 0.00 |
| Passive Rechnungsabgrenzung | 2'431.20 | 444'555.65 |
| Fremdkapital kurzfristig | 387'859.35 | 444'555.65 |
| Fremdkapital langfristig | | |
| Rückstellung Projekt "Medizinische Fahrten" | 12'687.65 | 13'819.05 |
| Rückstellung Informatiksystem | 30'000.00 | 30'000.00 |
| Fonds Investition/Sicherheit | 32'259.32 | 30'564.11 |
| Fonds Härtefälle | 52'755.00 | 52'625.00 |
| Langfristige Rückstellungen | 127'701.97 | 127'008.16 |
| Fremdkapital langfristig | 127'701.97 | 127'008.16 |
| Fremdkapital | 515'561.32 | 571'563.81 |
| Eigenkapital | | |
| Stiftungskapital | 761'040.10 | 761'040.10 |
| Ausgleichsfonds | 639'627.98 | 900'000.34 |
| Jahresergebnis | -26'306.96 | -260'372.36 |
| Eigenkapital | 1'374'361.12 | 1'400'668.08 |
| Passiven | 1'889'922.44 | 1'972'231.89 |

| Erfolgsrechnung | 31.12.2020 | 31.12.2019 |
|---|----------------------|----------------------|
| Betriebsertrag | | |
| Subvention Kanton Bern | 4'575'000.00 | 5'787'600.00 |
| Bruttoertrag | 4'575'000.00 | 5'787'600.00 |
| Total Betriebsertrag | 4'575'000.00 | 5'787'600.00 |
| Aufwand | | |
| Fahrtenaufwand | -4'153'814.45 | -5'628'622.40 |
| Personalaufwand | -373'671.35 | -350'929.85 |
| Sachaufwand | -72'266.64 | -66'871.59 |
| Entschädigung Stiftungsräte | -863.40 | -1'845.40 |
| Total Aufwand | -4'600'615.84 | -6'048'269.24 |
| Betriebsergebnis vor Zinsen und ausserordentliche Positionen | -25'615.84 | -260'669.24 |
| Finanzertrag | -691.12 | 296.88 |
| Ausserordentlicher Aufwand | 0.00 | 0.00 |
| Jahresergebnis | -26'306.96 | -260'372.36 |
| Zuweisungen Jahresergebnis an | | |
| Ausgleichsfonds | -26'306.96 | -260'372.36 |
| Jahresergebnis nach Zuweisung | 0.00 | 0.00 |

Stiftung Behindertentransport Kanton Bern, Bern

Anhang zur Jahresrechnung

per 31. Dezember 2020

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:

Annette Gfeller, Rüfenacht (Präsidentin)

Christine Morger, Thierachern (Vizepräsidentin)

Andreas Laubenberger, Bremgarten

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

Walter Zuber, Marly (KGL Pro Infirmis Bern)

Donat Capaul, Perrefitte

Cyrril Hofer, Biel (Pro Senectute Kanton Bern)

Zeichnungsberechtigung:

k

k

-

-

-

-

-

k

k

-

-

Geschäftsleiter: (im Ausschuss mit beratender Stimme)

Ronald Liechti, Lützelflüh

k

Revisionsstelle:

BDO AG, Hodlerstrasse 5, 3001 Bern

-

k = Kollektiv zu zweien

- = keine Zeichnungsberechtigung

Angaben zu Fonds und Rückstellungen

Fonds Investitionen / Sicherheit

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

Fonds „Härtefälle“

Dieser Fonds dient dazu, Härtefälle bei Benutzern abzufedern. Auf Gesuch 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 konnte, diente seit 2007 der Ausgleichsfonds als „Schwankungsreserve“. So konnten einerseits Überschüsse in diesen Fonds einbezahlt werden; andererseits Defizite daraus gedeckt werden. Mit dem Leistungsvertrag 2019 und 2020 musste die Stiftung BTB eine schrittweise Kürzung des Fonds akzeptieren.

Rückstellung Projekt Abrechnung med. Fahrten

In Zusammenarbeit mit Anbietern (z.B. Betax) unterstützt die Stiftung BTB Bemühungen, die korrekte Abrechnung von medizinischen Transporten über die Krankenkassen zu verbessern. Da die Praxis der Krankenkassen oftmals sehr restriktiv ist und die Rechtslage nicht immer eindeutig, muss teilweise auch auf externe Beratung zurückgegriffen werden.

Rückstellung „PUMA“

Das BTB-Informatiksystem „PUMA“ wird laufend weiterentwickelt. Die Rückstellungen dienen u.a. dazu, das System insbesondere im Hinblick auf bessere Fahrtensteuerung und -kontrolle zu optimieren.



20

20

KURZPORTRAIT STIFTUNG BEHINDERTENTRANSPORT

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 Behindertentransportdienste

Der Kanton Bern als Auftraggeber

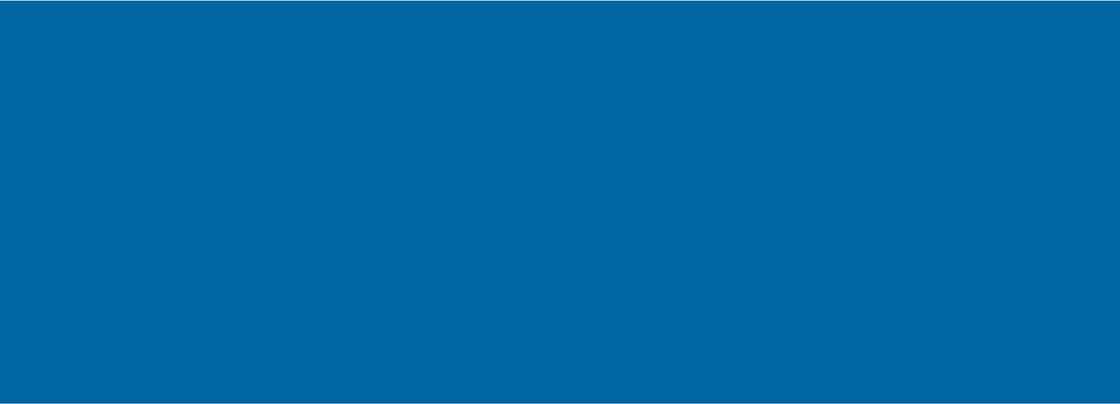
Die Auslagerung der Steuerungsfunktion im Behindertentransport an die Stiftung BTB nutzt deren langjährige Erfahrung in diesem Bereich. Gesteuert wird die Zusammenarbeit über einen Leistungsvertrag der Gesundheits- Sozial- und Integrationsdirektion (GSI).

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

