



20
22

JAHRESBERICHT
RAPPORT ANNUEL



Stiftung

Behindertentransport Kanton Bern

Fondation transports-handicap du canton de Berne

INHALT

Vorwort	3
BTB-Auftrag: Aufgaben – Verantwortung – Finanzierung	5
2022 in Zahlen	10
Neue gesetzliche Grundlage	13
Kurzportrait Stiftung BTB	21

SOMMAIRE

Avant-propos	4
Mandat de la fondation THB : Mission – Responsabilité – Financement	7
2022 en chiffres	11
Nouvelle base légale	13

Impressum

Auflage: 550 Exemplare

Foto: © Pipat Yapathanasap, shutterstock.com

Gestaltung und Druck: Länggass Druck Bern

Gerne informiere ich Sie, liebe Leserin, lieber Leser, aus meiner Sicht über einige wesentliche Punkte, welche die Stiftung BTB im Jahr 2022 beschäftigt haben.

Erfreulicherweise war das Jahr 2022 deutlich weniger stark durch die COVID-Pandemie geprägt als die beiden Vorjahre. Die Fahrtenzahlen sind im Vergleich mit dem Vorjahr um 6 % gestiegen, im Vergleich mit dem Jahr 2020 sogar um fast 17 %. Die Vorpandemie-Zahlen sind damit zwar noch nicht ganz erreicht, es zeigt sich aber, dass unsere Kundinnen und Kunden wieder vermehrt unterwegs sind.

Zu Beginn des Jahres war die Stiftung stark mit den Veränderungen beschäftigt, welche sich aus dem neuen kantonalen «Gesetz über die sozialen Leistungsangebote (SLG)» ergeben. Für alle «unsere» Fahrdienste, also jene Fahrdienste, welche vergünstigte Fahrten zur sozialen Teilhabe anbieten dürfen, mussten die bestehenden Verträge durch Verfügungen ersetzt werden. Dies war für den Geschäftsführer der Stiftung BTB, Ronald Liechti, und die Mitarbeiterinnen der Geschäftsstelle mit grossem Aufwand verbunden. Ein herzliches Dankeschön für diesen zusätzlichen Einsatz! Mit dem neuen Gesetz verändern sich aber, zumindest implizit, die Aufgaben und die Verantwortlichkeiten der Stiftung BTB. Um unseren Ansprüchen gegenüber den Kundinnen und Kunden, den Fahrdiensten und nicht zuletzt dem Kanton Bern gerecht zu werden, wollen wir die Abrechnungen verstärkt kontrollieren um

sicherzustellen, dass unsere Vorgaben eingehalten werden. In den meisten Fällen funktioniert dies bereits heute sehr gut, es ist uns aber wichtig, allfällige Fehler und Ungereimtheiten möglichst frühzeitig zu erkennen und mit den Beteiligten zu besprechen und wenn nötig zu korrigieren.

Um diese Aufgabe in Zukunft verstärkt wahrnehmen und gleichzeitig weitere Verbesserungen, z. B. an den Informatik-Tools, vornehmen zu können, hat der Stiftungsrat an seiner Sitzung im Oktober beschlossen, eine Stelle als stellvertretenden Geschäftsleiter / stellvertretende Geschäftsleiterin auszuschreiben. Die Ausschreibung erfolgte noch im Jahr 2022, die Bewerbungsgespräche dann im Januar 2023.

Die im Jahr 2021 gestartete umfassende Versorgungsstudie zum Behinderten-transport in der Schweiz beschäftigte unseren Geschäftsführer als Berater und Begleiter auch in diesem Jahr stark. Ergebnisse liegen noch keine vor. Wenn diese vorliegen wird es darum gehen, den Transportdienst für unsere Kundinnen und Kunden zu verbessern. Die Stiftung BTB wird sich dafür einsetzen.

Stiftung BTB
Die Präsidentin:



Annette Gfeller

AVANT-PROPOS

Chère lectrice, cher lecteur, j'ai le plaisir de vous informer ici sur quelques-uns des points essentiels qui ont occupé la Fondation THB en 2022.

Fait réjouissant, l'exercice écoulé a été nettement moins marqué par la pandémie de coronavirus que les deux années précédentes. Par rapport à 2021, le nombre de courses a progressé de 6%, et même de près de 17% en comparaison avec 2020. Nous n'avons pas encore tout à fait renoué avec les chiffres d'avant la pandémie, mais la tendance à la reprise est claire.

En début d'année, la Fondation THB a eu fort à faire avec les modifications découlant de la nouvelle loi cantonale sur les programmes d'action sociale (LPASoc). Il a notamment fallu remplacer par des décisions les contrats conclus avec tous «nos» services de transport, c'est-à-dire les prestataires autorisés à proposer des courses à prix réduit pour soutenir la participation sociale des personnes à mobilité restreinte. Un travail d'envergure pour le directeur de la Fondation THB, Ronald Liechti, et l'équipe du secrétariat: nous les remercions chaleureusement pour tout ce travail supplémentaire accompli!

La nouvelle loi entraîne aussi, implicitement du moins, un changement dans la mission et la responsabilité de la Fondation THB. Ainsi, pour pouvoir répondre à nos engagements à l'égard de notre clientèle, de nos services de transport et, bien sûr, du canton de Berne, nous entendons

renforcer le contrôle des décomptes afin de garantir le bon respect de nos critères. Cette procédure fonctionne déjà très bien aujourd'hui; il nous tient toutefois à cœur d'identifier le plus en amont possible les éventuelles erreurs et incohérences, d'en discuter avec les parties prenantes concernées et, si nécessaire, de les corriger.

Afin d'être à la hauteur des nouvelles tâches à venir – dont, également, l'optimisation des outils informatiques –, le Conseil de fondation a décidé, lors de sa séance d'octobre dernier, de mettre au concours le poste de directrice suppléante / directeur suppléant. L'appel d'offres s'est déroulé en 2022, et les entretiens d'embauche ont eu lieu en janvier de cette année.

Notre directeur a aussi fourni un travail considérable en tant que conseiller et accompagnateur dans le cadre du sondage lancé en 2021 et portant sur la qualité de l'offre de transport-handicap en Suisse. Dès que nous serons en possession des résultats de cette enquête, nous nous attellerons à l'élaboration de mesures d'amélioration du transport-handicap pour notre clientèle. La Fondation THB déploiera tous les efforts nécessaire pour y parvenir.

Fondation THB
La présidente



Annette Gfeller

BTB-AUFTRAG: AUFGABEN – VERANTWORTUNG – FINANZIERUNG

Mobilität für eine «vergessene» Kundschaft

Die Mobilität von Personen, die den öffentlichen Verkehr aufgrund von Einschränkungen nicht nutzen können, ist ein Stiefkind bei Angeboten für Menschen mit Behinderung. Während z. B. für die behindertengerechte Ausgestaltung des öV in den letzten 20 Jahren Milliarden investiert wurden (was hier keineswegs in Frage gestellt werde soll), hat sich die Situation der Fahrgäste von Behindertentransportdiensten im gleichen Zeitraum noch weiter verschlechtert: Ein Minimum an Mobilität (und entsprechender Teilhabe am gesellschaftlichen Leben) muss durch exorbitant hohe Preise («Selbstbehalt») erkauft werden, und dies bei Personen, die finanziell mehrheitlich nicht auf Rosen gebettet sind.

Immerhin: Im Sinne der «sozialen Integration» und zur Förderung eines «selbstbestimmten Lebens» verpflichtet sich der Kanton Bern wenigstens zur Bereitstellung von gewissen Transportangeboten (Gesetz über die sozialen Leistungsangebote, SLG Art. 71–74), wenn auch ohne Aussagen über eine bedarfsgerechte Finanzierung.

Da der Kanton diese Angebote nicht selber bereitstellt, lagert er die Aufgaben des Einkaufs von Transportleistungen und der

damit verbundenen Administration an «eine geeignete juristische Person» aus (SLG Art. 74 Abs. 1). Seit 1998 (damals noch auf der Grundlage Sozialhilfegesetz SHG) ist die Stiftung BTB mit der Umsetzung in diesem Bereich betraut.

Auftrag des Kantons

Was sind dabei die Aufgaben der Stiftung BTB?

Auf der Grundlage des SLG ist im Leistungsvertrag 2022 der Gesundheits- Sozial- und Integrationsdirektion des Kantons Bern (GSI) Folgendes definiert:

Die GSI beauftragt die Institution zur Erbringung der folgenden Leistungen gemäss SLG Artikel 74, Absatz 1:

- a** Festlegung der Kriterien für eine Berechtigung, vergünstigte Transportdienste anzubieten,
- b** Erteilung dieser Berechtigung durch Verfügung,
- c** Festlegung der Kriterien für einen individuellen Transportanspruch der Leistungsempfängerinnen und Leistungsempfänger sowie Bestimmung von dessen Höhe und des Selbstbehalts,
- d** Erteilung des individuellen Transportanspruchs,
- e** Abrechnung der Fahrten.

(Die GSI genehmigt die Kriterien nach Buchstaben a und c.)

Vereinfacht gesagt, bedeutet das in der Praxis:

- BTB erteilt die Berechtigung zum subventionierten Behindertentransport an ca. 6000 im Kanton Bern wohnhafte Personen mit Mobilitätseinschränkung;
- BTB akkreditiert die ca. 60 Fahrdienste auf dem ganzen Kantonsgebiet;
- BTB rechnet mit dem Kanton ab (Zahlungen an die Transportdienste für durchgeführte Fahrten – abzüglich der «Selbstbehalte», welche durch die Fahrgäste für jede einzelne Fahrt entrichtet werden müssen).

Lücken

Interessant ist dabei, was in Bezug auf den Auftrag – neben einer ausreichenden Finanzierung – fehlt. Das SLG regelt zwar die grundsätzliche Bereitstellung der notwendigen Transportangebote. Sonst aber hat der Behindertentransport kaum Rechtsgrundlagen: Er ist nicht dem öffentlichen Verkehr angegliedert, gilt aber auch nicht als «Taxi», d. h. z. B. im Kanton Bern, dass die Behindertenfahrdienste nicht der kantonalen Taxiverordnung unterstellt sind. Das hat zur Folge, dass in diesem Bereich eigentlich «niemand zuständig» ist – es gibt keine behördliche «Aufsicht», weder in Bezug auf Qualität noch auf die Preisgestaltung usw.

Um dieses Manko wenigstens teilweise auszugleichen, nimmt BTB im Bereich der subventionierten «Freizeitfahrten» in Eigenverantwortung gewisse Kontroll- und Aufsichtsfunktionen wahr. So werden

die über BTB abgerechneten Fahrten laufend in Bezug auf das Preis-Leistungsverhältnis kontrolliert. Dabei sind oft Korrekturen bei den Abrechnungen der Anbieter notwendig; manchmal sind auch missbräuchliche Geschäftspraktiken zu regeln.

Damit tut BTB faktisch deutlich mehr, als im Leistungsvertrag der GSI bzw. im Gesetz definiert ist – aber nur bei Fahrten, die über BTB finanziert werden. Bei allen Transporten, die über andere Kostenträger laufen (IV, Krankenkassen, EL usw.), ist dies naturgemäss nicht möglich.

Finanzierung der Umsetzung

Allerdings sind die Grenzen der erwähnten «Aufsichtsfunktion» durch die finanziellen und personellen Voraussetzungen sehr eng gesteckt. Wenn BTB hier mehr tun will, geht das u. U. auf Kosten des bescheidenen Budgets für Fahrten, was ja nicht im Sinne der Mobilität von Betroffenen sein kann.

Deutlich wurde diese Problematik gegen Ende 2022, als die Stiftung BTB beim Kanton um Erhöhung des Personal-Budgets ersuchte, damit der in Gesetz und Leistungsvertrag «unvollständig» formulierte Auftrag wenigstens einigermaßen seriös und professionell umgesetzt werden könnte.

Die Antwort der zuständigen Direktion: Das sei «leider» nicht möglich. Einerseits aufgrund von «Budgetrestriktionen»; andererseits habe ja die Stiftung BTB «die

vergangenen Jahre mit Gewinn abgeschlossen».

Tatsache ist aber auch, dass der «Gewinn» in den letzten 2 Jahren dadurch zustande kam, dass die Fahrgäste während Corona

weitgehend «zu Hause bleiben» mussten – und dass dieser sogenannte Gewinn infolge Abschöpfung von Schwankungsreserven umgehend an den Kanton zurückgeht.

MANDAT DE LA FONDATION THB : MISSION – RESPONSABILITÉ – FINANCEMENT

Offrir la mobilité à une clientèle « oubliée »

La mobilité est encore et toujours le parent pauvre de l'offre à l'intention des personnes qui, en raison d'un handicap, ne peuvent pas emprunter les transports publics. Alors que plusieurs milliards ont été investis au cours des deux dernières décennies en vue d'un aménagement des transports publics conforme aux besoins des personnes handicapées (une initiative que nous saluons bien évidemment), la situation des usagers des services de transport-handicap n'a cessé de se dégrader. Les personnes concernées, dont la plupart ne roulent pas sur l'or, doivent ainsi payer le prix fort (sous forme de « franchise ») pour obtenir un minimum de mobilité.

Cela dit, le canton de Berne s'engage, dans une optique d'encouragement de l'« insertion sociale » et de l'« autonomisation », à

mettre en place certaines offres de transport (voir les art. 71–74 LPASoc) – sans toutefois évoquer explicitement la question de la garantie d'un financement conforme aux besoins.

Comme le canton ne propose pas lui-même ce type d'offres, il délègue la tâche de l'achat de prestations de transport et les tâches d'administration qui y sont liées à « une personne morale appropriée » (art. 74, al. 1, LPASoc). La Fondation THB est investie de cette mission depuis 1998 (à l'époque sur la base de la loi sur l'aide sociale LASoc).

Mandat du canton

Quel est le mandat de la Fondation THB dans ce contexte ?

Sur la base de la LPASoc, le contrat de prestations conclu en 2022 avec la Direction de la santé, des affaires sociales et de

l'intégration (DSSI) du canton de Berne énonce ce qui suit :

Aux termes de l'article 74, alinéa 1, LPA-Soc, la DSSI charge la Fondation de fournir les prestations suivantes :

- a fixer les critères à remplir pour recevoir l'autorisation de proposer des services de transport à prix réduit ;
- b octroyer de telles autorisations par voie de décision ;
- c fixer les critères à remplir pour bénéficier de transports individuels et les critères permettant de définir le volume des prestations et la franchise à assumer ;
- d octroyer les autorisations requises pour les transports individuels ;
- e procéder au décompte des trajets.

(Il incombe à la DSSI d'approuver les critères fixés selon les lettres a et c.)

Concrètement, cela signifie que la Fondation THB :

- octroie des cartes de légitimation à environ 6000 clientes et clients souffrant d'un handicap et domiciliés dans le canton de Berne pour bénéficier des services de transport à prix réduit ;
- octroie les autorisations requises aux quelque 60 services de transport sur le territoire cantonal ;
- procède aux décomptes (montants payés aux services de transport pour les courses effectuées, déduction faite des « franchises » que les ayants droit versent de leur poche pour chaque trajet) à l'intention du canton.

Lacunes

Outre un manque de financement, quelles sont les lacunes au niveau du mandat légal ? Certes, la LPASoc régit la mise à disposition de l'offre de transport nécessaire. Il n'en reste pas moins que le transport de personnes handicapées ne repose sur aucune base légale – ou presque. Ces prestations ne sont pas rattachées aux transports publics et ne sont pas non plus assimilées à l'offre de « taxi » : dans le canton de Berne, par exemple, les services de transport-handicap ne sont pas régis par l'ordonnance sur les taxis (OT). Il en résulte que « personne n'est responsable » dans ce domaine et qu'il n'existe aucune « surveillance » officielle ni en termes de qualité ni en termes de tarification, entre autres.

Soucieuse de palier ce manque, du moins en partie, la Fondation THB exerce sous sa propre responsabilité des fonctions de contrôle et de surveillance des « courses pour les loisirs » subventionnées. Notamment, elle vérifie en continu la pertinence du rapport prix-prestation des courses décomptées par ses soins, ce qui l'amène à constater régulièrement des inexactitudes dans les décomptes fournis par les prestataires, voire à identifier des pratiques commerciales déloyales.

De toute évidence, la Fondation THB fournit un travail qui va bien au-delà de son mandat défini dans le contrat de prestations avec la DSSI et dans la loi, mais uniquement pour les courses financées par son intermédiaire. Par définition, ces tâches ne concernent pas les courses prises en charge par d'autres organismes payeurs (AI, caisses-maladie, PC, etc.).

Financement de la mise en œuvre

Cela étant, au vu des moyens financiers et des ressources en personnel de la Fondation THB, la marge de manœuvre de celle-ci en matière de « surveillance » est très restreinte. Toute tâche supplémentaire dans ce contexte devrait se faire aux dépens du modeste budget dédié aux courses, ce qui n'irait pas dans le sens du soutien à la mobilité des ayants droit.

Ce problème est devenu manifeste vers la fin de 2022, quand la Fondation THB a demandé au canton un relèvement du budget alloué au personnel pour pouvoir assurer un minimum de sérieux et de professionnalisme dans la mise en œuvre de la mission formulée « de manière incomplète » dans la loi et dans le contrat de prestations.

La Direction compétente a répondu que cela n'était « hélas » pas possible pour des motifs de « restrictions budgétaires » et que la Fondation THB avait de toute façon réalisé un bénéfice ces dernières années.

Ce qu'il faut savoir en l'occurrence, c'est que, d'une part, ce « bénéfice » a été enregistré parce que les usagers des services de transport-handicap ont été contraints de rester chez eux durant la pandémie et que, d'autre part, ce soi-disant bénéfice est directement reversé au canton puisque le plafond du fonds de compensation a été atteint.

2022 IN ZAHLEN

Die Erholung der Fahrtenzahlen und Umsätze nach Corona setzte sich im vergangenen Jahr fort. Kantonsweit wurden **150 000 Freizeitfahrten** durchgeführt, das sind 8300 mehr als im Vorjahr. Pro Monat waren es im Durchschnitt 12 500 Fahrten (Vorjahr 11 800).

Damit liegen die Fahrtenzahlen nur noch 4,4 % unter den «Normaljahren» zwischen 2010 und 2019.

Der Anteil der **IV**-Fahrten betrug 32 % (Vorjahr 33 %); die **AHV**-Transporte erreichten somit 68 %.

Der Anteil der **Rollstuhltransporte** lag bei 36 % (wie im Vorjahr), die Fussgängerfahrten hatten einen Anteil von 64 %.

Die Zahl der registrierten **berechtigten Personen** belief sich Ende des Jahres auf 5500, davon 1350 (25 %) im IV-Alter und 4150 (75 %) im AHV-Alter. 4296 Personen haben das Angebot im Berichtsjahr mindestens einmal genutzt (1016 IV, 3280 AHV). Der Anteil der **«aktiven»** Berechtigten betrug rund 78 %.

Die durchschnittliche **jährliche Fahrtenzahl pro berechtigten Benutzer** belief sich im IV-Bereich auf ca. 36 Fahrten (Vorjahr 34), im AHV-Bereich auf 25 (Vorjahr 23). Im Durchschnitt aller Fahrberechtigten betrug die Anzahl der Transporte pro Person und Jahr **27**.

Der für Fahrten zur Verfügung stehende **Nettobetrag pro berechnete Person**

Nach **Regionen** belief sich der Fahrtenaufwand 2022 netto auf (gerundet):

	2022	2021
Bern Stadt und Region	2 915 000.–	2 810 000.–
Biel-Seeland	735 000.–	625 000.–
Emmental-Oberaargau	210 000.–	180 000.–
Berner Oberland	550 000.–	515 000.–
Laupen / Konolfingen	520 000.–	400 000.–
Berner Jura	20 000.–	25 000.–
Total	4 950 000.–	4 555 000.–

(ohne Verwaltungskosten) betrug im Jahr 2022 rund Fr. 975.–; im Jahr 2008 waren es noch rund Fr. 1080.– gewesen.

Die **Bruttokosten pro Fahrt** betrugen Fr. 46.10 (Vorjahr Fr. 44.05). Im Jahr 2019 lag der Bruttopreis noch bei Fr. 47.–. In den beiden Corona-Jahren sank er vorübergehend – wohl infolge kürzerer Fahrstrecken.

Marktanteile: Die Marktleader im Kanton sind: Betax (17 % – Tendenz leicht sinkend), Nova Taxi (15 % – leicht sinkend), BeTraDi (11 %, steigend), Flexmobil (10 % – stabil), Bären Taxi (8 % – stabil). Der weitaus grösste Teil des Geschäfts findet nach wie vor im Grossraum Bern statt.

Transportdienste: Im Jahr 2022 waren kantonsweit 55 akkreditierte Transportdienste im Einsatz für die BTB-Kundschaft.

Der **Selbstbehalt** der Kunden betrug rund 1 940 000.–. Das sind ca. 28 % der Brutto-Fahrkosten. Pro Einzelfahrt bezahlte der Fahrgast im Durchschnitt rund Fr. 13.– (Vorjahr 12.–).

Der ordentliche **Verwaltungsaufwand** lag im vergangenen Jahr bei ca. Fr. 450 000.– (Vorjahr Fr. 460 000.–); das entspricht rund 6,1 % des Gesamtaufwandes inkl. Kundenanteil (Vorjahr 6,8). Pro Fahrt betrug der Verwaltungsaufwand Fr. 3.– (Vorjahr 3.25).

2022 EN CHIFFRES

La reprise enregistrée par le nombre de courses et le chiffre d'affaires après la pandémie de coronavirus s'est poursuivie. En 2022, **150 000 courses pour les loisirs** ont été effectuées sur le territoire cantonal – soit 8300 de plus qu'en 2021 –, ce qui correspond à une moyenne de 12 500 courses mensuelles (2021 : 11 800).

Le nombre de courses ne se situe plus qu'à 4,4 % au-dessous du niveau des années « normales » de 2010 à 2019.

La part des déplacements **AI** a représenté 32 % (contre 33 % en 2021) et, par consé-

quent, celle du transport des personnes en âge **AVS** a atteint 68 %.

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

À la fin de l'exercice sous revue, le nombre des **ayants droit** enregistrés s'élevait à 5500 personnes, dont 1350 (25 %) en âge AI et 4150 (75 %) en âge AVS. 4296 personnes ont utilisé l'offre au moins une fois au cours de 2022 (1016 AI, 3280 AVS).

La part des ayants droit « actifs » s’est ainsi établie à quelque 78 %.

En moyenne annuelle, chaque usager ayant droit en âge AI a commandé environ 36 courses (34 en 2021) et chaque usager en âge AVS, 25 courses (23 en 2021). Tous ayants droit confondus, la moyenne par personne et par année s’inscrit à 27 trajets.

Le coût brut par course s’est élevé à 46.10 CHF (contre 44.05 CHF en 2021). En 2019, ce coût s’inscrivait encore à environ 47 CHF, avant de baisser provisoirement durant les deux années de la pandémie de coronavirus en raison du raccourcissement des trajets effectués.

Parts de marché: dans le canton de Berne, les leaders du marché sont Betax (17 %, légère tendance à la baisse), Nova Taxi (15 %, en léger recul), BeTraDi (11 %, en hausse),

Flexmobil (10 %, stable), Bären Taxi (8 %, stable). La majorité des courses concerne toujours l’agglomération bernoise.

Services de transport: durant l’exercice 2022, 55 prestataires de services de transport accrédités ont assuré la prise en charge de la clientèle de la Fondation THB.

La franchise des clients a atteint quelque 1 940 000 CHF, soit environ 28 % du coût brut des courses. Par course simple, l’usager a payé près de 13 CHF en moyenne (12 CHF en 2021).

Les charges administratives ordinaires se sont élevées à quelque 450 000 CHF (2021 : 460 000 CHF), ce qui représente environ 6,1 % des dépenses totales, y compris la part de la clientèle (exercice précédent : 6,8 %). Par course, la charge administrative s’est inscrite à 3 CHF (3.25 CHF en 2021).

Coût net des courses (arrondi, en CHF) par région en 2022 :

	2022	2021
Ville et région de Berne	2 915 000.–	2 810 000.–
Bienne-Seeland	735 000.–	625 000.–
Emmental / Haute-Argovie	210 000.–	180 000.–
Oberland bernois	550 000.–	515 000.–
Laupen / Konolfingen	520 000.–	400 000.–
Jura bernois	20 000.–	25 000.–
Total	4 950 000.–	4 555 000.–

NEUE GESETZLICHE GRUNDLAGE

Am 1. Januar 2022 trat das neue «Gesetz über die sozialen Leistungsangebote» (SLG) in Kraft. Die wesentliche Änderung für den subventionierten Behinderten-transport besteht darin, dass bei der Akkreditierung der Fahrdienste nicht mehr «Anbieter-Verträge» geschlossen werden: BTB hat neu Verfügungen auszustellen.

Die ersten Erfahrungen zeigen, dass die Beurteilung der Akkreditierungsvoraus-

setzungen vor allem bei kleineren Anbietern bzw. sog. Arbeitsgemeinschaften recht grossen Aufwand mit sich bringt.

Im Übrigen lief die Umstellung aber ohne Probleme: Nach einer Übergangsfrist von 4 Monaten konnten die notwendigen Verfügungen für die Akkreditierung der Anbieter per 1. Mai 2022 fristgerecht ausgestellt werden.

NOUVELLE BASE LÉGALE

La principale modification apportée par l'entrée en vigueur de la nouvelle loi sur les programmes d'action sociale (LPASoc) le 1^{er} janvier 2022 au transport subventionné de personnes handicapées concerne le fait que, désormais, l'accréditation des services de transport ne se fait plus via un « contrat de prestataire », mais par voie de décision.

Les premières expériences dans ce sens révèlent que l'évaluation des conditions d'accréditation occasionne une charge de travail assez importante, surtout pour les « petits » prestataires et les « communautés de travail ».

Relevons cependant que le passage d'un système à l'autre s'est déroulé sans heurts: après une période transitoire de quatre mois, les décisions requises pour l'octroi d'accréditation des prestataires ont pu être établies au 1^{er} mai 2022, selon les délais impartis.



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 2022 abgeschlossene Geschäftsjahr geprüft.

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

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

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

Bern, 27. März 2023

BDO AG

Laurence Gilliéron
 Leitende Revisorin
 Zugelassene Revisionsexpertin

i. V. Dimitri Bretting

Beilagen
 Jahresrechnung

Bilanz

Aktiven

	31.12.2022	31.12.2021
Umlaufvermögen		
1020 CS / KK	926'560.17	1'399'083.57
1040 CS / Cash Invest	1'000'000.00	1'000'000.00
Total Bankguthaben	1'926'560.17	2'399'083.57

Forderungen aus Lieferungen und Leistungen

1100 Kurzfr. Forderungen ggü Dritten	262.50	582.97
Total Forderungen ggü Dritten	262.50	582.97

Aktive Rechnungsabgrenzung

1300 TA Kantonsbeiträge/GSI	150'521.80	0.00
1390 aktive Rechnungsabgrenzung Allgemein	0.00	0.00
Total Aktive Rechnungsabgrenzung	150'521.80	0.00

Total Aktiven

2'077'344.47 2'399'666.54

Passiven

Kurzfristige Verbindlichkeiten

Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen

2000 Verbindlichkeiten ggü. Lieferanten	521'571.95	563'555.35
Total Verbindlichkeiten ggü. Dritten	521'571.95	563'555.35

Passive Rechnungsabgrenzung

2300 TP Kantonsbeiträge GSI	0.00	182'839.70
2390 Passive Rechnungsabgrenzung Allgemein	0.00	26'000.00
Total Passive Rechnungsabgrenzung	0.00	208'839.70

Kurzfristige Rückstellungen

2520 Rückst. Projekt "Medizinische Fahrten"	0.00	8'185.10
2530 Rückst. Informatiksystem	0.00	30'000.00
	0.00	38'185.10

Total kurzfristige Verbindlichkeiten

521'571.95 247'024.80

Fondskapital

2600 Schwankungsfonds	714'605.30	751'037.87
2700 Fonds Sicherheit	20'318.42	24'253.42
2701 Fonds Weiterentwicklung	59'808.70	52'755.00
Total Fondskapital	794'732.42	828'046.29

Organisationskapital

Grundkapital

2800 Stiftungskapital	761'040.10	761'040.10
Total Organisationskapital	761'040.10	761'040.10

Total Passiven vor Reingewinn

2'077'344.47 2'399'666.54

Reingewinn

0.00 0.00

Total Passiven

2'077'344.47 2'399'666.54

Erfolgsrechnung

31.12.2022

31.12.2021

Betriebsertrag aus Lief./Leistungen

Beiträge der öffentlichen Hand

3200 Kantonsbeiträge	5'640'376.00	5'307'339.10
Total Beiträge der öffentlichen Hand	5'640'376.00	5'307'339.10

Total Betriebsertrag

5'640'376.00

5'307'339.10

Direkt produktiver Aufwand

400 Region Bern Stadt/div.Konten	2'913'479.30	2'811'876.70
410 Region Biel/Bienne/div.Konten	735'995.00	625'618.35
420 Region Emmental/Oberaargau/div.Konten	210'242.75	180'663.30
430 Region Oberland/div.Konten	551'906.90	514'415.65
440 Region Laupen/Schwarz./Konolfingen	521'818.85	398'628.70
450 Region Jura Bern/div. Konten	20'753.50	23'833.10
460 Region Diverse/div. Konten	15'966.80	0.00
Total Fahrtenaufwand	4'970'163.10	4'555'035.80

Personalaufwand

5000 Löhne ML	154'999.80	154'999.80
Total Löhne	154'999.80	154'999.80

Sozialversicherungsaufwand

5070 AHV/ALV/EO	7'324.40	7'324.40
5071 FAK	2'073.00	2'211.20
5072 BVG	27'769.15	26'630.55
5073 BU/nBU/KTG-Vers.	1'867.00	1'978.00
Total Sozialversicherungsaufwand	39'033.55	38'144.15

Arbeitsleistung Dritter

5100 Geschäftsstelle PI	99'104.55	98'694.60
5105 Geschäftsstelle Rossfeld	74'563.90	59'983.80
Total Arbeitsleistungen Dritter	173'668.45	158'678.40

Total Personalaufwand

367'701.80

351'822.35

31.12.2022

31.12.2021

Sonstiger Betriebsaufwand**Raumaufwand**

6100 Raumaufwand	17'980.60	17'980.60
Total Raumaufwand	17'980.60	17'980.60

Verwaltungsaufwand

6110 Büromaterial/Drucksachen	4'389.85	3'126.55
6120 EDV	38'851.48	42'815.51
6130 Weiterentwicklung	40'000.00	40'000.00
6135 Honorar/Beratung	6'450.90	14'016.15
6140 Sonst. Verwaltungsaufwand	15'340.44	30'821.29
Total Verwaltungsaufwand	105'032.67	130'779.50

6125 Spesenentschädigung	642.40	661.00
Total Spesenentschädigung	642.40	661.00

Total sonst. Betriebsaufwand	123'655.67	149'421.10
-------------------------------------	-------------------	-------------------

Betriebsaufwand	5'461'520.57	5'056'279.25
------------------------	---------------------	---------------------

Betriebsergebnis	178'855.43	251'059.85
-------------------------	-------------------	-------------------

Finanzergebnis

6800 Finanzaufwand / Bankspesen	0.00	
6850 Finanzertrag / Bankzinsen	750.00	-21.98
Total Finanzergebnis	750.00	-21.98

Ergebnis vor Veränderung des Fondskapitals	179'605.43	251'037.87
---	-------------------	-------------------

Ergebnis Fonds

8800 Zuweisung an Schwankungsfonds	179'605.43	251'037.87
8801 Entnahme aus Schwankungsfonds	0.00	0.00
Total Ergebnis Fonds	179'605.43	251'037.87

Jahresergebnis	0.00	0.00
-----------------------	-------------	-------------

Abschluss

8900 Zuweisung an freie Fonds	0.00	0.00
8901 Entnahme aus freie Fonds	0.00	0.00
Total Abschluss	0.00	0.00

Jahresergebnis nach Zuweisung /Entnahme	0.00	0.00
--	-------------	-------------

Anhang zur Jahresrechnung
per 31. Dezember 2022

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 21. Oktober 2021
- Reglement des Stiftrats-Ausschusses vom 21. Oktober 2021
- Spesenreglement vom 14. Mai 2009
- Spendenreglement vom 20. Oktober 2022

Anzahl Mitarbeiter

Bandbreite der Vollzeitstellen im Jahresdurchschnitt: < zehn Vollzeitstellen

Organe der Stiftung

Stiftungsrat:	Zeichnungsberechtigung:
Annette Gfeller, Rüfenacht (Präsidentin)	k
Christine Morger, Thierachern (Vizepräsidentin)	k
Joanna Gerber, Moutier (Groupement d'Action Sociale du Jura bernois - GAS)	-
Martin Vonderach, Münchenbuchsee (Benutzer)	-
Caroline Caccivio, Biel (Benutzer)	-
Walter Zuber, Marly (KGL Pro Infirmis Bern)	k
Donat Capaul, Perrefitte	-
Cyrril Hofer, Biel (Pro Senectute Kanton Bern)	-

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

Rückstellungen: Projekt „Medizinische Fahrten“ / „Informatiksystem“

Im Hinblick auf die durch den Kanton vorgegebene Neugestaltung der Rechnungslegung nach Swiss GAAP FER wurden diese Rückstellungen aufgelöst.

Fonds Sicherheit (früher „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 Weiterentwicklung

Dieser neue Fonds dient dazu, Projekte zur Weiterentwicklung des Angebots zu finanzieren. Die Mittel des seit Jahren inaktiven „Fonds Härtefälle“ wurden in den Fonds Weiterentwicklung eingelegt.

Schwankungsfonds (früher „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 auf max. 500'000 CHF akzeptieren, womit der Spielraum für die Steuerung eingeschränkt ist. Die über den Betrag von 500'000 CHF hinausgehenden „Überdeckungen“ sind jeweils im Folgejahr an den Kanton zurückzuerstatten.

Hinweise zur Jahresrechnung

Erfolgsrechnung: Betriebsertrag

Als Ertrag sind im Wesentlichen die Subventionen des Kantons dargestellt. Die Selbstbehalte der Fahrgäste (im Berichtsjahr rund 1'940'000 CHF) erscheinen hingegen nicht in der Rechnung; sie werden durch die Fahrdienste direkt eingenommen, und die Stiftung leitet lediglich den Restbetrag der Fahrkosten (=Subventionen für individuelle Nutzende) an die betreffenden Transportdienste weiter.

Subventionen des Kantons

Die Stiftung BTB hat im Berichtsjahr rund 150'000 Fahrten abgerechnet. Das im Leistungsvertrag festgelegte Kostendach von 5'865'600 CHF wurde um rund 225'000 CHF unterschritten.

„Gewinn“

Der Überschuss erklärt sich dadurch, dass die Nettokosten pro Fahrt rund 1.20 tiefer waren als budgetiert. In „normalen“ Jahren (mit Fahrtenzahlen über 156'000) kann ein solcher Überschuss für die Finanzierung von zusätzlichen Fahrten verwendet werden. Der Überschuss des Jahres 2022 ist an den Kanton zurückzuerstatten, da der „Ausgleichsfonds“ bereits die obere Limite von 500'000 CHF erreicht hat.



20
22

Die Stiftung und ihr Zweck

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

Die Stiftung ist gemäss Auftrag des Kantons Bern zuständig für die Akkreditierung der Fahrdienste, für die Erteilung der Berechtigung an Personen mit Mobilitätsbehinderung zum subventionierten Transportangebot sowie für die Abrechnung der sog. «Freizeitfahrten» mit dem Kanton. Transporte mit anderem Zweck, z. B. Schul-, Arbeits- oder Therapiefahrten, werden nach Möglichkeit durch andere Kostenträger finanziert.

Die Stiftung hat gemeinnützigen Charakter und verfolgt keinerlei Erwerbszweck.

Die Rollenverteilung

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

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

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

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

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

Der Kanton Bern als Auftraggeber

Die Auslagerung des Angebotsmanagements im Behindertentransport an die Stiftung BTB nutzt deren langjährige Erfahrung in diesem Bereich. Gesteuert wird die Zusammenarbeit über einen Leis-

tungsvertrag der Gesundheits- Sozial- und Integrationsdirektion des Kantons Bern (GSI).

Philosophie

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

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

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



Stiftung

Behindertentransport Kanton Bern

Fondation transports-handicap du canton de Berne