



20
23

JAHRESBERICHT
RAPPORT ANNUEL

Stiftung
Behindertentransport Kanton Bern
Fondation transports-handicap du canton de Berne

INHALT

VORWORT	3
SCHWEIZERISCHE STUDIE ZU ANGEBOT UND NUTZUNG DER BEHINDERTENFAHRDIENSTE – ANALYSE UND LÖSUNGSANSÄTZE	4
Was ist das Problem?	4
Das Angebot – ein ziemlich unübersichtlicher «Markt»	5
Lücken bei den Rechtsgrundlagen – und die Folgen	6
Was bedeutet das für die Betroffenen?	8
Was wäre zu tun: Handlungsempfehlungen	9
Stand der Dinge	9
2023 IN ZAHLEN	18
JAHRESRECHNUNG	20
KURZPORTRAIT STIFTUNG BTB	22

SOMMAIRE

AVANT-PROPOS	3
ÉTUDE NATIONALE SUR L'OFFRE ET L'UTILISATION DES SERVICES DE TRANSPORT POUR PERSONNES À MOBILITÉ RÉDUITE : ANALYSE ET PISTES DE SOLUTION	11
Contexte	11
L'offre, un « marché » plutôt opaque	12
Bases juridiques lacunaires : conséquences	13
Conséquences pour les personnes concernées	15
Mesures recommandées	16
État des lieux	17
2023 EN CHIFFRES	19
BREF PORTRAIT DE LA FONDATION THB	23

Impressum

Auflage: 3800 Exemplare

Foto: © LeManna, shutterstock.com

Gestaltung und Druck: Länggass Druck Bern

VORWORT

Ich möchte Sie, liebe Leserin, lieber Leser, über zwei Themen informieren, welche für den Stiftungsrat im Jahr 2023 besonders wichtig waren.

Anlässlich eines Gesprächs mit dem Amt für Soziales und Integration des Kantons Bern wurde uns erstmals der Abschluss eines **vierjährigen Rahmenvertrags** für die Jahre 2024–2027 zugesichert. Eine Delegation der Stiftung konnte dem Amtsvorsteher und seinen zuständigen Mitarbeitenden aufzeigen, warum Planungssicherheit im Bereich des Behindertentransports sowohl für uns als auch für den Kanton wichtig ist. Der Behindertentransport ist ein Aufgabenbereich mit sehr spezialisiertem Know-how, das nicht einfach kurzfristig von einer anderen Organisation übernommen werden könnte. Umso wichtiger ist deshalb die Absichtserklärung für eine längerfristige Zusammenarbeit in Form des vierjährigen Rahmenvertrags. Ich freue mich sehr, dass wir auch in den nächsten Jahren im Auftrag des Kantons Bern den Behindertentransport sicherstellen dürfen.

Um den damit verbundenen Aufgaben, insbesondere der Subventionierung der Fahrten sowie der Akkreditierung und Beaufsichtigung der Fahrdienste noch besser nach-

kommen zu können, hat der Stiftungsrat im Jahr 2022 entschieden, eine stellvertretende Geschäftsführerin / einen **stellvertretenden Geschäftsführer** zu suchen. Ich habe Sie darüber bereits im letzten Jahresbericht informiert. Anfangs 2023 haben wir mehrere Bewerbungsgespräche geführt und konnten letztlich eine sehr kompetente Person anstellen, welche sich insbesondere mit den Abrechnungen der Fahrdienste und der Einhaltung des Fahrdienstreglements befasst – gründlich, konsequent und effektiv. Sie unterstützt unseren langjährigen Geschäftsführer seit dem 1. Juni 2023.

Ich danke dem Team der BTB-Geschäftsstelle ganz herzlich für seinen täglichen Einsatz für den Behindertentransport im Kanton Bern und den Mitgliedern des Stiftungsrats für den spannenden Austausch an und manchmal auch zwischen den Sitzungen.

Stiftung BTB
Die Präsidentin:

Annette Gfeller

AVANT-PROPOS

Chère lectrice, cher lecteur, il me tient à cœur de vous informer ici sur les deux thèmes qui ont occupé en priorité la Fondation transports-handicap du canton de Berne (ci-après « Fondation THB ») en 2023.

Tout d'abord, l'Office de l'intégration et de l'action sociale du canton de Berne (OIAS) nous a garanti pour la première fois la conclusion d'un **contrat-cadre de quatre ans** pour la période 2024–2027. Une délégation de la Fondation a pu démontrer au chef et au personnel compétent de l'OIAS l'importance d'un tel contrat – pour nous bien sûr, mais aussi pour le canton – en termes de planification. Le transport de personnes souffrant d'un handicap est un domaine exigeant un savoir-faire hautement spécialisé qui ne peut être assumé du jour au lendemain par une organisation quelconque. Je me réjouis et me félicite donc que, grâce à ce contrat-cadre quadriennal, nous puissions poursuivre notre activité sur mandat du canton de Berne au cours des années à venir.

En 2022, le Conseil de fondation avait décidé de mettre au concours le poste de **directrice suppléante / directeur suppléant** afin de disposer des ressources nécessaires pour accomplir le travail attendu en matière notamment

de subventionnement des courses et de supervision des accréditations octroyées aux services de transport. J'avais déjà fait état de cette décision dans le dernier rapport annuel. Début 2023, nous avons mené plusieurs entretiens, qui ont débouché sur l'engagement d'une personne très compétente au 1^{er} juin 2023. Chargée de la vérification des décomptes avec les services de transport et du respect du règlement des services de transport, notre nouvelle directrice suppléante épaula notre directeur de longue date, Ronald Liechti, avec rigueur, bon sens et efficacité.

Je remercie chaleureusement l'équipe du secrétariat de la Fondation THB pour son engagement sans relâche au service du transport-handicap dans le canton de Berne, de même que les membres du Conseil de fondation pour les échanges passionnants pendant – et parfois entre – les séances.

Fondation THB
La présidente

Annette Gfeller

SCHWEIZERISCHE STUDIE ZU ANGEBOT UND NUTZUNG DER BEHINDERTENFAHRDIENSTE – ANALYSE UND LÖSUNGSANSÄTZE

WAS IST DAS PROBLEM?

Viele Menschen in der Schweiz können den öffentlichen Verkehr (ÖV) behinderungsbedingt nicht oder nur beschränkt nutzen, zum Beispiel weil sie die Haltestellen der öffentlichen Verkehrsmittel gar nicht erst erreichen können. Um dennoch am öffentlichen Leben teilzuhaben, sind die Betroffenen auf ÖV-ergänzende Fahrdienste angewiesen.

Dass diese Angebote für die Kundschaft zuweilen schlecht verfügbar und dafür sehr teuer sind, ist eigentlich längst bekannt. Das Interesse für dieses Thema hielt sich aber auch bei den Behindertenorganisationen über viele Jahre in Grenzen.

Im Jahr 2020 kam etwas Bewegung in die Sache: Nationalrätin Franziska Roth reichte im September 2020 zum Thema ein Postulat ein. Der Bundesrat solle in einem Bericht aufzeigen,

«wie die Angebotslücken der Behindertenfahrdienste ergänzt werden müssen, damit das in der UNO-Behindertenrechtskonvention (UNO-BRK) verankerte Recht von Menschen mit Behinderungen auf persönliche Mobilität mit grösstmöglicher Unabhängigkeit gesetzgeberisch umgesetzt und praktisch eingelöst werden kann.» (...)

«Mit der verlangten Analyse soll gestützt auf vorhandenes Wissen und Praxiserfahrungen geklärt werden, wie in der Schweiz für Menschen, die den ÖV behinderungsbedingt nicht oder nur beschränkt nutzen können, flächendeckend ein dem ÖV entsprechendes und diesen ergänzenden Fahrdienstangebot geschaffen werden kann (mit freier Anzahl Fahrten sowie mit gleichen Preisen, gleicher Anbindung und gleicher Dienstleistungsfrequenz wie im ÖV).»

20.4068 | Behindertenfahrdienste. Ein fehlendes Glied in der Mobilitätskette | Geschäft | Das Schweizer Parlament

In seiner Stellungnahme wies der Bundesrat darauf hin, dass bereits eine Studie der ZHAW Winterthur zum Thema In Arbeit sei, sich also ein Bericht des Bundesrates erübrige. In der Tat hatte die ZHAW in Zusammenarbeit mit der Stiftung BTB beim Eidg. Büro für die Gleichstellung von Menschen mit Behinderung (EBGB) Mitte 2020 ein Finanzierungsgesuch für eine umfassende Analyse der Situation eingereicht. Ende 2020 wurde das Projekt vom EBGB genehmigt.

Die Ergebnisse der Studie liegen seit Herbst 2023 vor – unter dem Titel:

«Gleichberechtigte Mobilität dank ÖV-ergänzender Fahrdienste? Eine Mixed-Method Studie über die Mobilität von Menschen mit Behinderung in der Schweiz».

<https://doi.org/10.21256/zhaw-2490>

Nach rund 40 Jahren im subventionierten Behindertentransport liegt nun also endlich eine gründliche Auslegung vor. Die Benachteiligung der betroffenen Personen wurde in der Studie klar aufgezeigt – und damit der Handlungsbedarf bestätigt. Nachfolgend eine kurze Übersicht zu den Ergebnissen und Hintergründen.

DAS ANGEBOT – EIN ZIEMLICH UNÜBERSICHTLICHER «MARKT»

Das Hauptmerkmal der Behindertenfahrdienste in der Schweiz ist deren **Diversität**. Es gibt keine allgemein gültigen Modelle. Das hat u. a. auch historische Gründe: Viele Angebote entstanden vor rund 40 Jahren aus Initiativen der Selbsthilfe.

Einzelne Kantone wie Zürich, Luzern, beide Basel und Bern haben kantonale Konzepte der Versorgung, die aber mehrheitlich nur den «Freizeitbereich» abdecken. «Freizeit» deshalb, weil verschiedene Fahrzwecke wie Schule, Arbeit, medizinische Transporte usw. durch verschiedene Sozialversicherungen anderweitig (teil-)finanziert sind. Nachfolgend einige Angaben am **Beispiel Bern**:

Organisation: Die Stiftung Behindertentransport Kanton Bern (BTB) hat vom Kanton per Leistungsvertrag die Aufgabe, die Transporte zur sozialen Teilhabe («Freizeittransporte») zu regeln: Sie ist verantwortlich für die Akkreditierung der Anbieter, die Erteilung der Berechtigungen an mobilitätsbehinderte Personen sowie für das Controlling und die Abrechnung der Subventionen.

Angebot: Im Kanton Bern gibt es vermutlich über 100 Anbieter, die in irgendeiner Form Fahrten für Mobilitätsbehinderte anbieten. Das können «normale» Taxibetriebe sein oder spezialisierte Behindertenfahrdienste, die besonders im Rollstuhlbereich unterwegs sind. Rund 60 ausschliesslich professionelle Anbieter sind bei BTB zugelassen – vom Ein-Personen-Taxibetrieb bis zum Behindertentransportunternehmen mit 120 Fahrzeugen. Sie rechnen jährlich ca. 160 000 subventionierte «Freizeit»-Fahrten mit BTB ab. Die Transportdienste sind auch für spontane Bestellungen verfügbar.

Berechtigung: Einen BTB-Ausweis zur Teil-Subventionierung einer limitierten Anzahl Fahrten erhalten Personen, die den öffentlichen Verkehr nicht oder nur sehr eingeschränkt nutzen können: Oft liegt die Einschränkung in einer körperlichen Behinderung (Rollstuhl; schwere Gehbehinderung), zum Teil auch in einer anderen Beeinträchtigung, z. B. Sinnesbehinderung. Rund 6000 Personen waren im Jahr 2023 anspruchsberechtigt.

Finanzierung: Der Leistungsvertrag des Kantons an BTB umfasst rund 6 Mio. CHF jährlich. Es gibt keine Anbindung an regionale Verbund-Abos, an Halbtax, GA usw.

Andere Kantone: Mit Bern vergleichbare Konzepte haben die Kantone Zürich, beide Basel (KBB), Luzern (Pro Infirmis) und Graubünden (Stiftung Mobilita). Die grösste kantonale «Dachorganisation» ist die Stiftung Pro Mobil Zürich mit (vor Corona) bis zu 270 000 Fahrten und über 500 Anbietern. Allen, auch diesen «grossen» Organi-

sationen und Fahrdiensten ist gemeinsam, dass infolge beschränkter Mittel die Anzahl der Transporte «kontingentiert» werden muss. Einzelne Kantone (BL, ZH) kennen auch eine Einschränkung bei der Berechtigung je nach Einkommen / Vermögen.

In den Kantonen Waadt und Solothurn gibt es je einen dominierenden Anbieter im Markt: Transport Handicap Vaud in Lausanne und INVA Solothurn. Bei beiden Angeboten sind teilweise auch Beiträge der Kantone und von einzelnen Gemeinden im Spiel.

Weitere Modelle im nicht professionellen Bereich: In zahlreichen Kantonen gibt es **Fahrdienste mit freiwilligem Fahrpersonal**, meistens organisiert durch private Vereine wie z. B. «Passe-partout» im Kanton Fribourg, «Transport Handicap» im Wallis, «Rete due uno» im Tessin oder «TIXI»: TIXI-Modelle gibt es mehrfach, z. B. in den Kantonen St. Gallen, Appenzell, Zug, Aargau, Luzern, Zürich. Die Freiwilligenfahrdienste verfügen oft über beschränkte Kapazität und müssen teilweise mehrere Tage zum Voraus bestellt werden. Die Finanzierung läuft neben den Fahreinnahmen über Spenden, teilweise auch über (bescheidene) Beiträge von Gemeinden / Kantonen.

Der **Rotkreuz-Fahrdienst** als zusätzliches Angebot ist in der ganzen Schweiz aktiv. Das Fahrpersonal besteht auch hier aus Freiwilligen, die normalerweise mit dem eigenen Fahrzeug unterwegs sind und dafür eine Spesenentschädigung erhalten. Die Einsätze beschränken sich jedoch an den meisten Standorten auf Fahrten für ältere Personen – und dies in der Regel zu medizinischem Zweck. Das Fahrten-Volumen ist allerdings bedeutend: Es handelt sich um Hunderttausende Transporte jährlich.

Am Ende dieser kurzen Übersicht sei erwähnt, dass es sich nicht um einen echten «Markt» handelt: Fast alle hängen am Tropf von Sozialversicherungen, Subventionsgebern wie Kantone / Gemeinden – oder von Spendern, die Fahrten finanzieren bzw. teilfinanzieren.

(Vgl. ZHAW-Studie, S. 15–17)

Allen, auch diesen «grossen» Organisationen und Fahrdiensten ist gemeinsam, dass infolge beschränkter Mittel die Anzahl der Transporte «kontingentiert» werden muss.

LÜCKEN BEI DEN RECHTSGRUNDLAGEN – UND DIE FOLGEN

Sogar im BehiG «vergessen»

Das Behindertengleichstellungsgesetz (BehiG) – als wichtige Rechtsgrundlage für Personen mit Behinderung – gilt gemäss Art. 3 lit. b unter anderem für «öffentlich zugängliche Einrichtungen des öffentlichen Verkehrs». Die Behindertenfahrdienste sind aber leider keine solchen Einrichtungen des öffentlichen Verkehrs.

Ausgerechnet im BehiG gingen also die Rechte von vielen Menschen mit Mobilitätsbehinderung «vergessen». Während aufgrund der BehiG-Bestimmungen in den letzten 2 Jahrzehnten Milliarden für den behindertengerechten ÖV investiert wurden, hat sich die Situation für Personen, die auf die Behindertentransporte angewiesen sind, in dieser Zeit eher noch verschlechtert – quasi eine Diskriminierung gegenüber anderen Menschen mit Behinderung.

(Vgl. Öffentlicher Schlussbericht, S. 111)

Wer ist zuständig?

Aber es gibt nicht nur im BehiG Lücken: Auch sonst stellt die ZHAW-Studie eine **unklare rechtliche Verortung** der Behindertenfahrdienste fest. Der Schlussbericht an das EBGB sagt dazu Folgendes:

«Rechtlich ergeben sich gewisse Unklarheiten vor allem im Hinblick auf die Zuständigkeiten und die Finanzierung. Unklar ist, wo die Fahrdienste für Menschen mit Behinderungen zu verorten sind: Gehören sie zum öffentlichen Verkehr, insbesondere dann, wenn sie als Ersatz für nicht barrierefreien öffentlichen Verkehr fungieren? Gehören sie zum Taxigewerbe, da die Art und Weise ihrer Nutzung der Nutzung eines Taxis am ähnlichsten ist? Oder bilden sie gar eine eigene dritte Kategorie? Soll ihre Zuteilung zum öffentlichen Verkehr, zum Taxiwesen oder in eine dritte Kategorie von der Art und Weise ihrer Nutzung abhängig gemacht werden?»

Die Klärung dieser Fragen ist im Hinblick auf die Zuständigkeiten von Bund oder Kantone relevant. Grundsätzlich sind im Bereich der Fahrdienste (und dem Taxiwesen) die Kantone zuständig. (...) Die Zuständigkeit der Kantone hat zur Folge, dass es 26 unterschiedliche Regelungen gibt, wenn es denn überhaupt Regelung gibt. (...) Überdies sind die Kantone nicht verpflichtet, die ausreichende Versorgung mit Fahrdiensten sicherzustellen.

Zwar sind grundsätzlich die Kantone im Bereich der Fahrdienste für Menschen mit Behinderungen zuständig, jedoch beteiligt sich der Bund finanziell über die Bundessozialversicherungen an verschiedenen Arten von Fahrten. Bei der Finanzierung der Fahrten über die Bundessozialversicherungen müssen die von der jewei-

Ausgerechnet im BehiG gingen also die Rechte von vielen Menschen mit Mobilitätsbehinderung «vergessen».

ligen Versicherung verlangten Voraussetzungen erfüllt sein, welche nicht immer klar sind. Zudem übernehmen die Bundessozialversicherungen nicht immer die gesamten Kosten einer Fahrt (...).»

(Bericht an des EBGB, S. 9f)

Behindertenfahrdienste «zwischen Stuhl und Bank»

Der öffentliche Verkehr ist – vereinfacht gesagt – definiert als regelmässiges Transportangebot, das grundsätzlich jedermann offensteht und folgende Merkmale aufweist: Vorgegebene Routen («Linien») mit Haltepunkten, Kurse nach einem festen Fahrplan, festgelegter Preis («Tarif») sowie Kollektivtransport.

Taxis und Behindertenfahrdienste stehen hingegen auf Abruf zur Verfügung («Bedarfsverkehr») und fahren keine festen Routen. Es ist häufig ein Einzeltransport oder einer in sehr kleinen Gruppen.

Wo Behindertenfahrdienste für Menschen mit Behinderung eine **Ersatzfunktion** für den öffentlichen Verkehr darstellen, weil dieser (auch wenn barrierefrei) nicht benutzt werden kann, rücken sie durch diese Funktion eigentlich in die Nähe des öffentlichen Verkehrs. Trotzdem sind sie nicht Teil des ÖV-Systems:

Eine zentrale Rechtsgrundlage für den öffentlichen Verkehr besteht im Personenbeförderungsgesetz (PBG). In der entsprechenden Verordnung (VPB) wird in Art. 8 **«die Beförderung von Menschen mit Behinderungen»** vom Personenbeförderungsregal **explizit ausgeschlossen**. Die Taxis sind vom Personenbeförderungsregal ebenfalls ausgenommen, nämlich dadurch, dass diesem nur Fahrten durch Fahrzeuge mit über 9 Plätzen unterstellt sind (VPB Art. 8). Dieser Ausschluss der Taxis aus dem System des ÖV könnte allenfalls dadurch begründet werden, dass es sich hier lediglich um eine «bequemere» Alternative zum ÖV handelt. Die auf Behindertentransporte Angewiesenen haben hingegen **kaum Alternativen**: Der Behindertenfahrdienst **ist** (oder wäre) für sie der öffentliche Verkehr.

Trotz der wichtigen Bedeutung für die Betroffenen gibt es für die verschiedenen Behindertenfahrdienste (im

Gegensatz zu den Taxis) nicht einmal eine behördliche Zulassung: Der Behindertentransport befindet sich in dieser Hinsicht quasi immer noch auf dem Niveau der Selbsthilfe, d. h. der 80-er-Jahre...

Finanzierung je nach «Fahrzweck»

Dass sich der Behindertentransport rechtlich zwischen Stuhl und Bank befindet, hat wiederum konkrete Folgen für die Finanzierung der Angebote. Während es bei der Subventionierung des ÖV keine Rolle spielt, zu welchem Zweck jemand unterwegs ist, müssen sich die Nutzenden von Behindertentransportdiensten jeweils gut überlegen, welche Kasse einen Teil der Kosten übernehmen könnte. So sind z. B. die Transportkostenbeiträge von Bundessozialversicherungen streng an den jeweiligen Fahrzweck gebunden. Eine kurze Übersicht dazu:

Fahrten zu medizinischer Versorgung

Die Krankenkassen-Grundversicherung zahlt für «medizinisch notwendige Transporte zu einem medizinischen Leistungserbringer» bis zu 500 CHF pro Jahr, wobei jeweils pro Fahrt nur 50 % der Kosten übernommen werden. Bei einem Behindertentransport, der schnell einmal 60 Franken kostet, ergeben sich dadurch sehr hohe **Restkosten**, die weit über das hinausgehen, was eine nichtbehinderte Person im ÖV bezahlen müsste. Erschwerend kommt hinzu, dass die Rechtsgrundlage unklar ist in Bezug auf die Definition der medizinischen Notwendigkeit: Viele Betroffene erhalten deshalb von ihren Krankenkassen ablehnende Entscheide.

Mobilitätsbehinderte wären gerade auch für Besuche beim medizinischen Behandlungsort darauf angewiesen, dass ihnen wenigstens ein Teil der sehr hohen Kosten dieser Transporte vergütet würde. Die Krankenkassen interpretieren es allerdings meistens so, dass der Transport nur dann «medizinisch indiziert» ist, wenn der «aktuelle» gesundheitliche Zustand den Transport notwendig gemacht hat (analog zu einem «Notfall»). Die Mobilitätsbehinderung reicht für die Leistungspflicht offenbar nicht aus. Diese Interpretation ist mit hoher Wahrscheinlichkeit diskriminierend und damit bundesrechtswidrig, da Behinderte / Betagte teilweise von der Leistungspflicht ausgeschlossen werden.

*Die auf Behindertentransporte
Angewiesenen haben hingegen
kaum Alternativen: Der Behinderten-
fahrdienst ist (oder wäre) für sie
der öffentliche Verkehr.*

In den Begründungen für die Ablehnung der Leistungspflicht heisst es dann z. B., dass der Transport auch im ÖV oder in einem privaten Transportmittel möglich gewesen wäre, was aber aus Gründen der Mobilitätsbehinderung eben gerade nicht der Fall ist.

Erschwerend kommt hinzu, dass die 500 Franken jährlich aus der Grundversicherung für viele Personen mit Behinderung nicht sehr weit reicht. Was darüber hinausgeht, muss **selber bezahlt werden**, sofern nicht Ergänzungsleistungen oder kantonale Subventionen subsidiär übernehmen.

Die von einigen Kantonen ausgerichteten Subventionen für sog. «Freizeittransporte» müssen deshalb oft für medizinische Fahrten verwendet werden statt für den eigentlichen Zweck der sozialen Teilhabe. Das ist gerade für mobilitätsbehinderte Personen mit teilweise vielfältigen gesundheitlichen Einschränkungen ein grosses Problem.

Fahrten zur Arbeit

Transporte zur Arbeit werden von der IV nur bei einer «existenzsichernden Erwerbstätigkeit» vergütet. Dies bis zu einem Betrag von rund 1800 CHF monatlich (andert-halb-facher Mindestbetrag der ordentlichen Altersrente). In Fällen, wo dies nicht reicht, werden teilweise auch hier Subventionen für «Freizeittransporte» in Anspruch genommen.

Die existenzsichernde Tätigkeit ist dann gegeben, wenn das Bruttoeinkommen mindestens den oben erwähnten Betrag von rund 1800 CHF erreicht. Das bedeutet, dass Personen, die z. B. in einer **geschützten Werkstätte** einige Hundert Franken verdienen, **keine IV-Beiträge** für den Transport zur Arbeit erhalten. Der bescheidene Lohn geht dann u. U. zur Gänze für den Weg zur Arbeit drauf. Die Betroffenen werden quasi dafür bestraft, dass sie behinderungsbedingt zu wenig verdienen.

Alternativ springen je nach Kanton auch hier die (einmal mehr zweckentfremdeten und ohnehin schon knappen) Subventionen für «Freizeitfahrten» ein.

Teilhabe am gesellschaftlichen Leben

Um die Fahrzwecke abzudecken, die durch die genannten Bundessozialversicherungen nicht finanziert sind, werden in einigen Kantonen sog. «Freizeitfahrten» subventioniert. Dabei handelt es sich aber keineswegs nur um Transporte zu Freizeitaktivitäten, sondern u. a. auch um Fahrten zum Einkaufen, zum Coiffeur, in die Pédicure usw. also durchaus Dinge, die für ein normales Leben als notwendig und selbstverständlich betrachtet werden können. Die Finanzierung erfolgt nicht nach dem Bedarf (wie im ÖV), sondern orientiert sich –

«inputgesteuert» – an den jeweiligen «finanziellen Möglichkeiten». Die subventionierten Transporte sind in der Regel kontingentiert, d. h. die Fahrtenzahl ist beschränkt. Beispiel Kanton Bern: 18 Einzelfahrten pro Monat für

Kurz: Infolge mangelhafter Rechtsgrundlagen ist die Kundschaft der Fahrdienste dem Spiessrutenlauf von Kasse zu Kasse – die dann oftmals doch nicht zahlt – ausgeliefert.

WAS BEDEUTET DAS FÜR DIE BETROFFENEN?

Die **Benachteiligung** ist massiv: Die Nutzenden leiden unter **geringer Mobilität** und zahlen dafür – je nach Kostenträger - **um ein Vielfaches höhere Preise** als Nicht-behinderte und behinderte ÖV-Nutzer. Letztere können z. B. für einige Hundert CHF ein Verbund-Abonnement erstehen und damit so oft fahren wie sie wollen. Beispiel: Eine durchschnittliche «Libero»-Fahrt im Raum Bern ist schnell einmal 10fach günstiger als ein bereits subventionierter (!) «Freizeit»- Behindertentransport für die gleiche Strecke.

Dementsprechend sind auch die Möglichkeiten in der Mobilität dramatisch unterschiedlich: Laut BfS-Statistik ist der Durchschnitt der Bevölkerung **täglich rund 45 Minuten für Freizeitaktivitäten unterwegs** (was 50 % der für Mobilität verwendeten Zeit entspricht). Zum Vergleich: Die Mittel für «Freizeitfahrten» bei der Stiftung BTB Bern ermöglichen im Durchschnitt für eine berechnete Person die Teil-Subventionierung von gerade mal **einer Retourfahrt pro Monat**.

Aus der Umfrage bei Nutzenden der Behindertenfahrdienste:

«Die Ergebnisse zeigen, dass für 47 % der Befragten die allgemeinen Transportbedürfnisse nicht gedeckt sind. Die Befragten verwenden die ÖV-ergänzenden Fahrdienste zu 80 % für Fahrten zu ärztlichen Terminen, 62 % für Freizeitaktivitäten, 50 % zu Therapien, 50 % für den Einkauf und 20 % der Befragten nutzen den ÖV-ergänzenden Fahrdienst für die Arbeit.

Wäre der ÖV barrierefrei, würden trotzdem 60 % der Befragten den Fahrdienst nutzen. (...) Mehr als die Hälfte der Befragten (59 %) bestellen den Fahrdienst mehr als einen Tag im Voraus. Eine spontane Nutzung der Fahrdienste wünschen sich 84 % der Befragten. (...)

Personen unter 65, 12 Fahrten pro Monat für Personen im AHV- Alter. Es gilt zudem eine obere Limite für die Gesamtkosten der Fahrten («Kostendach»). Hinzu kommt ein **Selbstbehalt** von rund 30 % der jeweiligen Kosten des Transportdienstes. Im Durchschnitt zahlt ein Fahrgast im Kanton Bern pro Fahrt einen Selbstbehalt von 13 Franken (retour 26.00). All dies ohne die Möglichkeit für Strecken-Abos, GA, Halbtax oder andere Vergünstigungen, wie sie im ÖV üblich sind.

Kurz: Infolge mangelhafter Rechtsgrundlagen ist die Kundschaft der Fahrdienste dem Spiessrutenlauf von Kasse zu Kasse – die dann oftmals doch nicht zahlt – ausgeliefert.

Achtzig Prozent der Befragten sind der Meinung, dass ihre Möglichkeiten zur Nutzung von Transportmitteln im Vergleich zu Menschen ohne Behinderung geringer sind.» (Bericht an das EBGB, S. 8)

Die Umfrage zeigt aber auch, dass die Betroffenen sich mit der Situation arrangieren und infolge eingeschränkter Mobilität auf Aktivitäten **verzichten** – quasi im Sinne einer «akzeptierten Diskriminierung». Man ist froh, dass überhaupt ein Mobilitätsangebot – wenn auch ein minimales – zur Verfügung steht.

Da die Mobilität eine Querschnittsfunktion darstellt, ist für die Betroffenen eine **Teilhabe** am gesellschaftlichen Leben, Arbeit, politischen Aktivitäten, Bildung, Kultur usw. gefährdet. Der Zugang zu gewissen Lebensbereichen ist ganz oder teilweise versperrt; Grundrechte werden verletzt. **Selbständiges Leben und Wohnen** ist durch die hohen Transportkosten oftmals erschwert. Und sogar die **medizinische Versorgung** muss infolge unzureichender Transportkostenbeiträge der Krankenkassen mitunter «teuer erkaufte» werden.

Mit anderen Worten: Weitgehende **«Exklusion» der Betroffenen statt «Inklusion»**.

Eine durchschnittliche «Libero»-Fahrt im Raum Bern ist schnell einmal 10fach günstiger als ein bereits subventionierter (!) «Freizeit»- Behindertentransport für die gleiche Strecke.

WAS WÄRE ZU TUN: HANDLUNGSEMPFEHLUNGEN

Aufgrund der dargelegten Studienergebnisse empfiehlt das Forschungsteam der ZHAW u. a. eine Verbesserung bei den gesetzlichen Grundlagen:

1. Die Rechte von Personen, die den öV nicht oder nur eingeschränkt nutzen können, sind im **BehiG** zu verankern. Der Geltungsbereich des BehiG sollte ausgeweitet werden, so dass er ÖV-ergänzende Fahrdienste für Menschen mit Behinderungen einschliesst.

2. Die ÖV-ergänzenden Fahrdienste für Menschen mit Behinderungen sollten in geeigneter Form **in den ÖV eingebunden** werden. Dies kann erreicht werden, indem die Fahrdienste dem Personenbeförderungsgesetz (PBG) unterstellt werden.

(Vgl. *Öffentlicher Schlussbericht*, S. 113)

STAND DER DINGE

Politik, Gesetzgebung

Die aktuell laufende Teilrevision des BehiG würde eine Chance bieten, endlich einen Schritt in Richtung einer verbesserten Mobilität für alle weiterzukommen. Die Vorlage des Bundesrates wurde von den Behindertenverbänden stark kritisiert. Das bedeutet einerseits, dass in der Vernehmlassung noch Änderungsvorschläge zu erwarten sind. Andererseits ist auch die «Konkurrenz» anderer Gleichstellungs-Anliegen, die evtl. politisch mehr Aussichten auf Erfolg haben, sehr gross. Es könnte also durchaus sein, dass der Behindertentransport einmal mehr das «Bauernopfer» zugunsten anderer Forderungen wird.

Chancen

Von einer **Integration der Behindertenfahrdienste in den öffentlichen Verkehr** wurde in den vergangenen Jahrzehnten immer wieder gesprochen. Es fehlte allerdings an fundierten Analysen und realistischen Konzepten. Dabei gäbe es durchaus mögliche Ansatzpunkte: Wieso sollte es z. B. nicht möglich sein, **«On-demand»-Konzepte**, wie sie teilweise über den ÖV finanziert werden, auch als Transportangebot für Mobilitätsbehinderte anzubieten?

Rufbus-Modelle, wie sie im öffentlichen Verkehr verschiedentlich entwickelt wurden, liegen nämlich sehr nahe am Modell des Behindertentransports – besonders dann, wenn sie auch Tür-zu-Tür-Service anbieten. Das könnte für Mobilitätsbehinderte nutzbar gemacht werden – im Sinne eines «Komplementär-Angebots» des ÖV. Beispiel: Der «Rufbus» PubliCar Appenzell (AI) ist als Angebot des öffentlichen Verkehrs konzessioniert und bestellt / finanziert. Es besteht eine Anbindung an öV-Abo-Systeme. Die Fahrgäste zahlen einen Zuschlag für den Tür-zu-Tür-Service.

Ähnliche Modelle sind zudem nicht nur in ländlichen Gebieten denkbar: Eine Chance wäre z. B. der Trend bei ÖV-Anbietern, auch die «erste und letzte Meile» zum Geschäftsmodell zu machen.

In diesem Sinne könnte man sich also bei einer strukturellen «Integration des Behindertentransports in den ÖV» an bereits bestehenden Vorbildern und Konzepten orientieren.

Herausforderungen

Die eben beschriebenen Lösungen wären zwingend zu ergänzen durch die notwendige «Transfer-Unterstützung» – nämlich die **Begleitung und Unterstützung** vom Ausgangsort bis zum Transportfahrzeug und am Ende der Fahrt vom Fahrzeug zum Bestimmungsort. Dieser notwendige Service ist beim ÖV bisher nicht möglich, d. h. er wird aktuell nur vom spezialisierten Behindertentransport geleistet.

Die heutzutage immer öfter konzipierten «smarten» Lösungen der neuen Mobilität («Mobility as a service» usw.) dürften nämlich in ihrer reinen Form für Behinderte kaum funktionieren, weil sie im Sinne einer effizienten Transportlogistik «zu schnell unterwegs» sind und der Zusatzaufwand für Mobilitätsbehinderte hier keinen Platz hat. Auf «Sonderlösungen» bzw. einen «Upgrade» für Mobilitätsbehinderte wird man also kaum ganz verzichten können.

Nicht zu unterschätzen ist die Problematik der Diversität der bereits bestehenden Transportangebote für Mobilitätsbehinderte (vgl. oben die Bemerkungen zum «Markt»). Eine gewisse Vereinheitlichung von Bewilligungs- oder Konzessionierungs- sowie Kontrollprozessen bei den **Fahrdiensten** müsste stattfinden.

Neben der Erfüllung dieser Bedingungen gibt es auch technische Anforderungen, z. B. die Integration in das ÖV- Tarif- und Abrechnungssystem («NOVA»).

Zu regeln wäre auch die Frage, welche **Fahrgäste** Anrecht auf einen mit ÖV-Mitteln finanzierten Behinderten-transport hätten.

Das Hauptproblem dürfte aber die oftmals unzureichende **Wirtschaftlichkeit** sein. Im öffentlichen Verkehr konnten deshalb bisher nur wenige «On-demand»-Versuchsbetriebe Fuss fassen. Beim Behindertentransport besteht dieses Problem erst recht: Hier gibt es kaum «Skaleneffekte» wie beim ÖV: Die Fahrdienste sind fast immer als Einzeltransport unterwegs. Die Bruttokosten pro Fahrt liegen deshalb um ein Vielfaches höher als beim öV. «Billige, kreative» Lösungen sind kaum möglich.

Fazit: Es gäbe auch dann, wenn die notwendigen Rechtsgrundlagen geschaffen wären, noch sehr viel zu tun!

Ausblick

Zuvor wären aber zur Schaffung dieser Grundlagen erst einmal die Behinderten-Organisationen gefordert – mit entsprechender Unterstützung von nachhaltigen Lösungsvorschlägen. Damit endlich auch für die über Jahrzehnte «vergessene Kundschaft» der Behindertenfahrdienste etwas mehr Mobilität möglich wird.

ÉTUDE NATIONALE SUR L'OFFRE ET L'UTILISATION DES SERVICES DE TRANSPORT POUR PERSONNES À MOBILITÉ RÉDUITE : ANALYSE ET PISTES DE SOLUTION

CONTEXTE

En Suisse, de nombreuses personnes ne peuvent pas emprunter les transports publics (TP), ou alors que de manière restreinte, parce que leur handicap les empêche tout simplement de se rendre aux arrêts ou autres stations de TP. Pour pouvoir malgré tout participer à la vie sociale, elles ont donc besoin de services de transport complémentaires.

Or tout le monde sait depuis longtemps que ce type d'offre est peu disponible et, par conséquent, très chère. L'intérêt pour cette thématique est resté limité durant des années, même au sein des organisations de personnes handicapées.

Les choses ont commencé à bouger en septembre 2020, avec le dépôt par la conseillère nationale Franziska Roth d'un postulat chargeant le Conseil fédéral de produire un rapport sur

«[...] la manière dont les lacunes de l'offre en transport pour handicapés devraient être comblées de sorte que le droit à la mobilité personnelle inscrit dans la Convention relative aux droits des personnes handicapées soit honoré et mis en œuvre dans le droit suisse («Les États Parties prennent des mesures efficaces pour assurer la mobilité personnelle des personnes handicapées, dans la plus grande autonomie possible» [...]).»

L'auteure développe: «[...] Le Conseil fédéral se fondera sur les expériences et les connaissances acquises pour produire l'analyse demandée et proposer des solutions pour mettre en place, en Suisse, une offre de transports spécialisés qui viennent compléter celle des transports publics ordinaires de manière que les handicapés puissent jouir de la même offre que le reste de la population (nombre illimité de courses, mêmes prix, mêmes correspondances et mêmes fréquences).»

[20.4068 | Transport pour handicapés. Un chaînon manquant dans l'offre de mobilité | Objet | Le Parlement suisse](#)

Dans son avis, le Conseil fédéral a estimé qu'il n'était pas nécessaire qu'il réalise un rapport supplémentaire sur ces questions étant donné que la Haute école zurichoise de sciences appliquées (ZHAW) menait déjà une étude sur ce sujet. Dans les faits, la ZHAW, en collaboration avec la Fondation THB, avait déposé mi-2020 une demande de financement d'une analyse complète de la situation auprès du Bureau fédéral de l'égalité pour les personnes handicapées (BFEH). Celui-ci a accepté le projet à la fin de l'année 2020.

Les résultats de l'étude ont été publiés en automne 2023 sous le titre «*Gleichberechtigte Mobilität dank ÖV-ergänzender Fahrdienste? Eine Mixed-Method Studie über die Mobilität von Menschen mit Behinderung in der Schweiz*» (L'égalité face à la mobilité grâce aux services de transport complémentaires aux TP? Une étude menée selon l'approche Mixed Method (approches quantitative et qualitative) sur la mobilité des personnes handicapées en Suisse).

<https://doi.org/10.21256/zhaw-2490> (en allemand et en anglais uniquement)

Nous disposons ainsi enfin d'un véritable état des lieux, après 40 ans de subventionnement du transport pour personnes à mobilité réduite. L'étude réalisée par la ZHAW met clairement en évidence les désavantages que subissent les personnes concernées, confirmant le besoin d'action. Une brève vue d'ensemble des résultats et des contextes vous est présentée ci-dessous.

L'OFFRE, UN « MARCHÉ » PLUTÔT OPAQUE

Les services de transport-handicap se caractérisent principalement par leur **diversité**. Il n'existe en effet pas de modèle unique, notamment pour des raisons historiques: plusieurs offres ont vu le jour il y a une quarantaine d'années sur l'initiative de groupes d'entraide.

Certains cantons comme Zurich, Lucerne, les deux Bâle et Berne ont leur propre plan stratégique. Cependant, ces concepts cantonaux ne couvrent en général que le domaine des « loisirs », car d'autres buts de course tels que l'école, le travail, les rendez-vous médicaux, etc. sont (co-)financés par des assurances sociales. Quelques éléments à **l'exemple du canton de Berne**:

Organisation: conformément au contrat de prestations conclu avec le canton, la Fondation THB est chargée d'organiser les transports destinés aux personnes à mobilité réduite afin de permettre à celles-ci de participer à la vie sociale (courses pour les loisirs). Dans ce contexte, elle est responsable de l'accréditation des prestataires, de l'octroi des autorisations aux personnes à mobilité réduite ainsi que du contrôle et du décompte des subventions.

Offre: le canton de Berne compte une bonne centaine de prestataires proposant le transport de personnes à mobilité réduite. Il peut s'agir d'entreprises de taxi « traditionnelles » ou de services de transport spécialisés dans le transport de fauteuils roulants. La Fondation THB accrédite actuellement près de 60 prestataires, exclusivement des professionnels, qui vont de l'entreprise individuelle à la société de transport pour personnes handicapées avec 120 véhicules. Ces fournisseurs de services décomptent environ 160 000 courses « pour les loisirs » par année à la Fondation THB et sont également disponibles pour des commandes de courses spontanées.

Autorisation: la Fondation THB accorde une carte de légitimation pour le recours à un nombre défini de courses subventionnées aux personnes qui ne sont plus en mesure d'emprunter les TP, ou alors que de façon restreinte. Le plus souvent, le handicap est d'ordre physique (fauteuil roulant, capacité de déplacement très limitée); il peut cependant être d'une autre nature, par exemple visuelle. En 2023, environ 6000 personnes étaient au bénéfice d'une carte de légitimation.

Financement: le contrat de prestations conclu entre le canton et la Fondation THB représente 6 millions de CHF par année. Il n'est relié à aucun abonnement TP, par exemple réseau local, abonnement demi-tarif ou AG des CFF.

Dans les autres cantons: les cantons de Zurich, des deux Bâle (KBB), de Lucerne (Pro Infirmis) et des Grisons (Fondation Mobilita) ont des concepts comparables au plan stratégique bernois. Plus grande « organisation faitière » cantonale, la Fondation Pro Mobil à Zurich comptabilisait, avant la pandémie de COVID-19, jusqu'à 270 000 courses et plus de 500 prestataires. Ce que tous ces services de transport et organisations, même les plus grandes, ont en commun, c'est qu'ils doivent « continger » les courses par manque de moyens. Certains cantons (BL, ZH) appliquent des restrictions à la légitimation en fonction du revenu et/ou de la fortune.

Dans les cantons de Vaud et de Soleure, un prestataire domine le marché, respectivement Transport Handicap Vaud à Lausanne et INVA mobil à Soleure. Tous deux perçoivent aussi des contributions du canton et de certaines communes.

Autres modèles dans le domaine non professionnel: il existe dans plusieurs cantons **des services de transport avec personnel bénévole**, dont la plupart sont gérés par des associations privées comme « Passe-partout » (FR), « Transport-Handicap » (VS), « Rete due uno » (TI) ou encore « TIXI » (SG, AR/AI, ZG, AG, LU, ZH). Ces prestataires bénévoles disposent souvent de capacités restreintes et doivent en général être commandés plusieurs jours à l'avance. Outre les recettes provenant des courses elles-mêmes, leurs finances proviennent de dons et, parfois, de contributions (modestes) des communes et/ou du canton concerné.

Le **service des transports de la Croix-Rouge** est une offre complémentaire présente dans toute la Suisse. Le personnel de conduite est ici aussi constitué de bénévoles qui se déplacent pour la plupart dans leur propre véhicule et sont indemnisés pour leurs frais. Sur la majorité des sites d'activité, les interventions se limitent aux courses à but thérapeutique pour les personnes âgées, qui représentent toutefois des centaines de milliers de courses par année.

Pour conclure, il importe de préciser qu'il ne s'agit pas d'un « marché » à proprement parler, puisque son existence est indissociablement liée au bon vouloir des assurances sociales, aux pourvoyeurs de subventions comme les cantons et les communes, ainsi qu'aux donateurs qui (co-)financent les courses.

(Voir étude ZHAW», pp. 15-17 [en allemand])

BASES JURIDIQUES LACUNAIRES : CONSÉQUENCES

« Oubliés » jusque dans la LHand

La loi sur l'égalité pour les handicapés (LHand) est une base juridique cruciale pour les personnes en situation de handicap. Elle s'applique notamment aux « équipements des transports publics [...] accessibles au public » (art. 3, let. b), une catégorie dont sont hélas exclus les services de transport pour personnes handicapées.

Les droits des personnes à mobilité réduite ont été « oubliés » jusque dans la LHand, qui porte pourtant sur l'égalité pour les personnes handicapées. Alors que des milliards de francs ont été investis dans des mesures visant à assurer des TP adaptés aux besoins des personnes qui ne peuvent actuellement y accéder du fait de leur mobilité réduite, la situation des personnes à mobilité réduite dépendantes des services de transport-handicap n'a cessé de se dégrader – ce qui pourrait être assimilé à une discrimination par rapport aux autres personnes handicapées.

(Voir rapport final public, p. 111 [en allemand])

Qui est responsable ?

Cela dit, la LHand n'est pas la seule à être lacunaire. Comme le révèle l'étude de la ZHAW, les services de transport-handicap n'ont **pas de base légale claire**. À ce sujet, voici en substance ce qu'en dit le rapport final à l'intention du BFEH :

Il règne un certain flou juridique en particulier concernant les compétences et le financement. Dans les faits, le statut juridique des services de transport pour personnes handicapées n'est pas clair : font-ils partie des transports publics – surtout quant ils font office de substitut aux TP non accessibles aux personnes à mobilité réduite ? Sont-ils assimilables aux entreprises de taxi du fait de leur fonctionnement très similaire ? Ou constituent-ils une catégorie à part entière ? Leur attribution aux TP, aux taxis ou à une troisième catégorie doit-elle dépendre de leurs modalités d'utilisation ?

Les droits des personnes à mobilité réduite ont été « oubliés » jusque dans la LHand, qui porte pourtant sur l'égalité pour les personnes handicapées.

Il importe de clarifier ces questions pour savoir qui de la Confédération ou des cantons détient la compétence en la matière. D'une manière générale, ce sont les cantons qui répondent du secteur des services de transport (et de taxi), ce qui induit 26 réglementations différentes – si réglementation il y a. Les cantons ne sont en outre pas tenus de garantir une desserte suffisante par des services de transport.

Certes, les cantons sont en principe responsables du domaine du transport de personnes souffrant d'un handicap. Mais la Confédération participe financièrement à différents types de courses par le biais des assurances sociales, un financement toujours conditionné par le but des trajets et par l'obligation de satisfaire à des critères pas toujours très limpides. De surcroît, les assurances sociales fédérales ne prennent pas systématiquement en charge l'intégralité du coût d'une course.

(Rapport à l'intention du BFEH, pp. 9 ss [en allemand])

Les services de transport-handicap entre le marteau et l'enclume

En résumé, les transports publics consistent dans une offre de transports réguliers destinés à tout un chacun et présentant les caractéristiques suivantes : itinéraires définis (« lignes ») avec arrêts, courses selon un horaire défini, prix défini (« tarif ») et caractère collectif des moyens de transport.

De leur côté, les services de transport-handicap sont disponibles sur appel (« moyen de transport à la demande »), effectuent des trajets non prédéfinis et en général individuels ou en petits groupes.

Or, lorsqu'ils ont une **fonction de substitution** aux TP parce que ceux-ci ne peuvent pas être utilisés (même s'ils sont accessibles), les services de transport-handicap sont assimilables aux TP, sans toutefois en faire partie.

La loi sur le transport de voyageurs (LTV) est une des bases légales essentielles des transports publics. L'article 8, alinéa 1, lettre c, de son ordonnance d'application (OTV) prévoit **expressément** que le « **transport exclusif de personnes handicapées** » est **soustrait à la régle du transport des voyageurs**. Les taxis sont également exemptés de cette obligation, notamment parce celle-ci ne s'applique qu'aux véhicules équipés pour transporter plus de neuf personnes (art. 8, al. 1, let. a, OTV). Cette exclusion de facto des taxis du système des TP pourrait se justifier par le fait qu'ils ne constituent ici qu'une alternative « plus confortable » aux TP. Or les personnes

qui ont besoin des transports pour handicapés n'ont **guère le choix**; autrement dit, le service de transport-handicap est (ou serait) pour elles assimilable aux TP.

En dépit de l'importance des services de transport-handicap pour les personnes concernées, ceux-ci ne sont même pas au bénéfice d'une autorisation officielle (au contraire des taxis). On pourrait donc dire que le transport pour handicapés relève toujours de l'entraide ou, en d'autres termes, que rien n'a changé depuis les années 1980 ...

Financement en fonction du « but de la course »

Le flou juridique dans lequel se trouve le transport pour personnes handicapées a des répercussions concrètes sur le financement des offres. Alors que le subventionnement des TP n'est pas lié au but des courses, les usagers des services de transport-handicap doivent à chaque fois bien réfléchir qui prendra en charge le coût d'une course étant donné que les assurances sociales conditionnent le subventionnement des frais de transport au but des trajets. Voici un bref aperçu des différents types de courses :

Courses pour la prise en charge médicale

L'assurance-maladie de base paie jusqu'à 500 CHF par année pour les transports médicalement nécessaires pour se rendre chez un fournisseur de prestations médicales, mais ne prend en charge que 50 % des coûts de chaque course. Sachant que le prix d'un transport de personnes à mobilité réduite s'élève facilement à 60 CHF, le **coût résiduel** – qu'une personne non handicapée n'a pas besoin de payer dans les TP – est considérable. Le même flou juridique entourant la définition de la nécessité médicale, les personnes concernées se voient souvent refuser le remboursement par leur caisse-maladie.

Les personnes à mobilité réduite auraient précisément besoin que les frais, très élevés, des courses pour se rendre chez le médecin soient remboursées. Cependant, la plupart des caisses-maladie considèrent qu'un transport n'est « médicalement indiqué » que si l'état de santé « actuel » a rendu le transport nécessaire (comme pour un cas d'urgence). Autrement dit, l'entrave à la mobilité ne légitime pas le droit à des prestations. Cette interprétation est selon toute probabilité discriminatoire et, par conséquent, contraire au droit fédéral puisque les personnes handicapées et/ou âgées n'ont en partie pas droit aux prestations.

Le refus de prestations est notamment justifié par le fait que la personne concernée aurait pu utiliser un moyen de transport public ou privé – ce qui n'est justement pas le cas du fait de sa mobilité réduite.

Or les personnes qui ont besoin des transports pour handicapés n'ont guère le choix; autrement dit, le service de transport-handicap est (ou serait) pour elles assimilable aux TP.

Comme évoqué plus haut, la prise en charge de 500 CHF par année par l'assurance de base est très insuffisante pour de nombreuses personnes handicapées. Dépasser ce montant signifie pour elles **payer les courses de leur poche** si elles ne sont pas au bénéfice de prestations complémentaires ou de subventions cantonales.

Par conséquent, les subventions octroyées par quelques cantons pour les transports dits pour les loisirs doivent être attribuées à des courses médicales plutôt que pour participer à la vie sociale. Pour le public concerné, c'est un véritable problème.

Courses pour se rendre au travail

L'assurance-invalidité (AI) ne prend à sa charge les courses pour se rendre au travail que s'il s'agit d'une activité lucrative et jusqu'à concurrence d'environ 1800 CHF par mois (l'équivalent d'une fois et demie la rente minimale de l'AVS). Souvent, quand ce montant ne suffit pas, les usagers recourent aux subventions attribuées aux courses pour les loisirs.

Il y a activité lucrative lorsque le revenu brut est au moins égal aux quelque 1800 CHF mentionnés ci-dessus. Cela signifie que les personnes qui travaillent dans un **atelier protégé**, par exemple, et touchent quelques centaines de francs par mois n'ont **pas droit aux prestations de l'AI** afférentes aux courses pour se rendre au travail, si bien qu'il n'est pas rare que leur modeste salaire soit entièrement consacré au transport. Les personnes concernées sont pour ainsi dire punies de ne pas gagner suffisamment du fait de leur handicap.

Suivant les cantons, ce sont ici aussi les subventions pour les loisirs qui sont sollicitées. Déjà très basses, celles-ci sont une fois de plus utilisées dans un but autre que la participation à la vie sociale.

Participation à la vie sociale

Dans certains cantons, les courses dites pour les loisirs sont subventionnées pour pallier l'absence de remboursement par les assurances sociales fédérales. Il n'est pas question ici de trajets pour s'adonner à des activités de loisir, mais de courses pour faire des achats, aller chez le coiffeur, chez la pédicure, etc. – autrement dit,

des trajets qui peuvent être considérés comme nécessaires et évidents pour mener une vie normale. Contrairement au financement des transports publics, le financement n'est pas ici fonction du besoin, mais des possibilités financières à disposition. Les transports subventionnés sont généralement contingentés, c'est-

En résumé: du fait du manque de bases légales, la clientèle des services de transport est tributaire des bailleurs de fonds qui se renvoient la balle pour, au final, souvent ne rien rembourser.

CONSÉQUENCES POUR LES PERSONNES CONCERNÉES

Les **désavantages subis** sont considérables: les usagers sont restreints dans leur mobilité et **paient** leurs déplacements **nettement plus cher** que la clientèle, handicapée ou non, des TP. Celle-ci peut en outre souscrire un abonnement de zone et voyager autant qu'elle le souhaite. Exemple: le prix moyen d'un trajet avec l'abonnement Libero dans l'agglomération bernoise coûte bien dix fois moins cher que la même course pour les loisirs (« subventionnée »!) avec un moyen de transport pour personnes handicapées.

Les possibilités de mobilité présentent ainsi des différences spectaculaires: selon la statistique de l'OFS, la population suisse **se déplace environ 45 minutes par jour pour des activités de loisir** (soit 50 % du temps consacré à la mobilité). En comparaison, les moyens alloués aux « courses pour les loisirs » à la Fondation THB permettent à une personne ayant droit de bénéficier **d'un trajet aller-retour** partiellement subventionné **par mois**.

le prix moyen d'un trajet avec l'abonnement Libero dans l'agglomération bernoise coûte bien dix fois moins cher que la même course pour les loisirs (« subventionnée »!) avec un moyen de transport pour personnes handicapées.

à-dire que le nombre de courses par personne et par année est limité. Dans le canton de Berne, par exemple, les personnes de moins de 65 ans ont droit à 18 trajets simples, et les personnes en âge AVS, à 12 trajets simples par mois. Par ailleurs, le coût total est plafonné, et une **franchise** égale à un tiers environ du prix de chaque course s'applique. En moyenne, un usager du canton de Berne paie une franchise de 13 CHF par trajet simple, sans possibilité de souscrire un abonnement de parcours, un AG, un demi-tarif ou autre solution usuelle dans les TP.

En résumé: du fait du manque de bases légales, la clientèle des services de transport est tributaire des bailleurs de fonds qui se renvoient la balle pour, au final, souvent ne rien rembourser.

Extrait du sondage mené auprès des usagers des services de transport-handicap (en substance):

47 % des personnes interrogées déclarent que leurs besoins de transport en général ne sont pas couverts. Elles utilisent les services de transport complémentaires aux TP pour aller à un rendez-vous médical (80 %), pour les loisirs (62 %), à des fins de thérapie (50 %), pour faire des achats (50 %) et pour se rendre au travail (20 %).

60 % des personnes sondées utiliseraient le service de transport-handicap même si les TP leur étaient accessibles. Plus de la moitié d'entre elles (59 %) commandent leurs courses plus d'un jour à l'avance, et elles sont 84 % à souhaiter pouvoir utiliser les services de transport de manière spontanée.

80 % des sondés estiment avoir moins de possibilités d'utiliser les moyens de transport que les personnes sans handicap.

(Rapport à l'intention du BFEH, p. 8 [en allemand])

Il ressort également de cette enquête que les personnes concernées s'accommodent de la situation et **renoncent** dès lors à des activités à cause de leur mobilité réduite, ce qui revient à une « discrimination acceptée ». Elles sont déjà heureuses qu'il existe une offre de mobilité, même très restreinte.

Étant donné que la mobilité a une fonction transversale, cette situation met en danger la **participation** des personnes concernées à la vie sociale, professionnelle, politique, formative, culturelle, etc. L'accès à certains domaines de la vie leur est ainsi partiellement ou complètement fermé. **L'autonomie de vie et de logement** est

souvent entravée par le coût des transports. Et même la **prise en charge médicale** doit être acquise « à prix d'or » en raison de l'insuffisance des contributions des caisses-maladie au transport.

En d'autres termes : on assiste à une large « **exclusion** » **des personnes concernées** plutôt qu'à leur « **inclusion** ».

MESURES RECOMMANDÉES

Se fondant sur les résultats de l'étude, l'équipe de recherche de la ZHAW recommande notamment d'améliorer les bases légales :

1. Les droits des personnes qui ne peuvent pas utiliser les TP ou seulement de façon limitée doivent être ancrés dans la **LHand**. Il faut étendre la portée de la LHand de sorte à inclure les services de transport complémentaires aux TP pour les personnes handicapées.

En d'autres termes : on assiste à une large « exclusion » des personnes concernées plutôt qu'à leur « inclusion ».

2. Les services de transport complémentaires aux TP pour les personnes handicapées doivent être **intégrés** sous une forme appropriée **dans les TP**, ce qui est possible en soumettant lesdits services de transport à la loi sur le transport de voyageurs (LTV).

(Voir rapport final public, p. 113 [en allemand])

ÉTAT DES LIEUX

Politique, législation

La révision partielle de la LHand en cours pourrait offrir l'opportunité de faire un pas vers une amélioration de la mobilité pour toutes et tous. Le projet du Conseil fédéral a été sévèrement critiqué par les associations de handicapés. Il faut donc s'attendre à des propositions de modifications dans le cadre de la procédure de consultation ainsi qu'à une très forte « concurrence » d'autres thèmes liés à l'égalité et recelant un plus grand potentiel de succès politique. Il n'est donc pas exclu que le transport-handicap soit une fois de plus le « pion sacrifié » au profit d'autres exigences.

Opportunités

La question de **l'intégration des services de transport pour handicapés dans les transports publics** a été maintes fois discutée au cours des dernières décennies. Ce qui manquait pour faire avancer le débat, ce sont des analyses fondées et des concepts réalistes. Mais les pistes de solutions ne manquent pas : pourquoi, par exemple, ne devrait-il pas être possible de proposer des **concepts « à la demande »**, à l'image de ceux qui sont financés par les TP, pour le transport de personnes à mobilité réduite ?

D'ailleurs, les modèles de bus à la demande que l'on retrouve dans différents réseaux de TP s'apparentent à celui pratiqué dans le cadre des services de transport-handicap, en particulier lorsqu'ils proposent des prestations porte à porte. Ce type de modèles pourrait être valorisé au bénéfice des personnes à mobilité réduite dans le sens d'une « offre complémentaire » aux TP. Exemple : le bus à la demande PubliCar Appenzel (AI) est au bénéfice d'une concession et d'un mandat / financement d'offre des TP. Les usagers peuvent souscrire un abonnement des TP et s'acquittent d'un supplément pour le service porte à porte.

De tels modèles sont envisageables dans les régions rurales, mais pas seulement : une opportunité serait par exemple d'adopter le système dit « du premier et du dernier kilomètre », comme c'est la tendance du côté des prestataires de TP.

Cela reviendrait à orienter l'intégration structurelle du transport-handicap dans les TP sur les modèles et concepts existants.

Défis

Les solutions décrites doivent impérativement impliquer le transfert, c'est-à-dire **l'accompagnement et le soutien** du lieu de départ au véhicule de transport et, à la fin de la course, du véhicule au lieu d'arrivée. Ce service

nécessaire n'est à ce jour pas possible dans les TP et n'est pour l'instant proposé que par des services de transport-handicap spécialisés.

Les solutions « intelligentes » de la nouvelle mobilité (p. ex. « Mobility as a service – MaaS », c'est-à-dire considérer la mobilité comme un service) ne sont pas compatibles avec la réalité des personnes handicapées : en raison de l'efficacité logistique recherchée, une agilité considérable est demandée en matière d'embarquement et de débarquement, et il n'est pas question de dégager des moyens supplémentaires pour rendre les véhicules accessibles aux personnes à mobilité réduite. Réfléchir à des solutions spéciales ou à une « mise à niveau » pour les personnes handicapées sera donc incontournable.

Par ailleurs, il ne faut pas sous-estimer le problème de la diversité des offres de transport existantes pour les personnes à mobilité réduite (voir plus haut les remarques au sujet du « marché »). Une certaine harmonisation des processus d'autorisation, d'octroi de concession et de contrôle devrait avoir lieu entre **services de transport**.

Il s'agit aussi de considérer les exigences techniques, comme l'intégration dans le réseau tarifaire des transports publics (plateforme NOVA).

Un autre point à régler est celui de la définition des **usagers** habilités à utiliser un transport-handicap financé par les TP.

Cela dit, la **rentabilité** (souvent insuffisante) reste le nerf de la guerre, raison pour laquelle seuls quelques rares essais d'exploitation à la demande ont abouti dans les transports publics. Quant au transport-handicap, il n'offre pour ainsi dire aucun potentiel d'« économies d'échelle », étant donné que les courses sont essentiellement individuelles. Le coût brut par trajet représente donc un multiple de celui des TP. Les solutions « créatives et bon marché » sont illusoire.

En résumé : la création des bases légales nécessaires ne serait que le début d'un très long parcours du combattant !

Perspectives

Avant toute chose, il faudrait que les organisations se mobilisent en vue de la création de ces nouvelles bases et soient aidées à cet effet par des solutions durables, pour que la « clientèle oubliée » depuis des décennies jouisse enfin d'un peu plus de mobilité.

2023 IN ZAHLEN

Die Erholung der Fahrtenzahlen und Umsätze nach Corona setzte sich auch im vergangenen Jahr fort. Kantonsweit wurden **153 000 Freizeitfahrten** durchgeführt, das sind 3000 mehr als im Vorjahr. Pro Monat waren es im Durchschnitt 12 750 Fahrten (Vorjahr 12 500).

Damit liegen die Fahrtenzahlen nur noch ca. 2 % unter den «Normaljahren» zwischen 2010 und 2019.

Der Anteil der **IV-Fahrten** betrug 33 % (Vorjahr 32 %); die **AHV-Transporte** erreichten somit 67 %.

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 6000, davon 1400 (23 %) im IV-Alter und 4600 (77 %) im AHV-Alter. 4410 Personen haben das Angebot im Berichtsjahr mindestens einmal genutzt. Der Anteil der «**aktiven**» Berechtigten betrug damit rund 74 %.

Die durchschnittliche **jährliche Fahrtenzahl pro berechtigten Benutzer** belief sich im IV- Bereich auf ca. 36 Fahrten (wie im Vorjahr), im AHV-Bereich auf 22 (Vorjahr 25). Im Durchschnitt aller Fahrberechtigten betrug die Anzahl der Transporte pro Person und Jahr **25**.

Der für Fahrten zur Verfügung stehende **Nettobetrag pro berechnete Person** (ohne Verwaltungskosten) betrug im Jahr 2023 rund 990 Franken; im Jahr 2008 waren es noch rund 1080 Franken gewesen.

Nach **Regionen** belief sich der Fahrtenaufwand 2023 netto auf (gerundet):

	2023	2022
Bern Stadt und Region	2 915 000.–	2 915 000.–
Biel-Seeland	820 000.–	735 000.–
Emmental-Oberaargau	185 000.–	210 000.–
Berner Oberland	580 000.–	550 000.–
Laupen / Konolfingen	555 000.–	520 000.–
Berner Jura	30 000.–	20 000.–
Total	5 085 000.–	4 950 000.–

Die **Bruttokosten pro Fahrt** betragen 46.80 CHF (Vorjahr 46.10 CHF).

Marktanteile: Die Marktleader im Kanton sind: Betax (17 % – stabil), Nova Taxi (15 % – stabil), BeTraDi (12 % – leicht steigend), Flexmobil (8 % – leicht sinkend), Bären Taxi (9 % – leicht steigend). Der weitaus grösste Teil des Geschäfts findet nach wie vor im Grossraum Bern statt.

Transportdienste: Im Jahr 2022 waren kantonsweit 58 akkreditierte Transportdienste im Einsatz für die BTB-Kundschaft.

Der **Selbstbehalt** der Kunden betrug rund 2 080 000 CHF. Das sind 29 % der Brutto-Fahrkosten. Pro Einzelfahrt bezahlte der Fahrgast im Durchschnitt rund 13.60 CHF.

Der ordentliche **Verwaltungsaufwand** lag im vergangenen Jahr bei ca. 490 000 CHF (Vorjahr 450 000 CHF); das entspricht rund 6,4 % des Gesamtaufwandes inkl. Kundenanteil (Vorjahr 6,1). Pro Fahrt betrug der Verwaltungsaufwand 3.20 CHF (Vorjahr 3.00 CHF).

2023 EN CHIFFRES

La reprise enregistrée par le nombre de courses et le chiffre d'affaires après la pandémie de coronavirus s'est poursuivie en 2023 : **153 000 courses pour les loisirs** ont été effectuées sur le territoire cantonal – soit 3000 de plus qu'en 2022 –, ce qui correspond à une moyenne de 12 750 courses mensuelles (2022 : 12 500).

Le nombre de courses ne se situe plus qu'à environ 2 % au-dessous du niveau des années « normales » de 2010 à 2019.

La part des déplacements **AI** a représenté 33 % (contre 32 % en 2022) et, par conséquent, celle du transport des personnes en âge **AVS** a atteint 67 %.

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 6000 personnes, dont 1400 (23 %) en âge AI et 4600 (77 %) en âge AVS. 4410 personnes ont utilisé l'offre au moins une fois au cours de 2023 (1016 AI, 3280 AVS). La part des ayants droit « actifs » s'est établie à quelque 74 %.

En moyenne **annuelle, chaque usager ayant droit** en âge AI a commandé environ 36 courses (comme en 2022) et chaque usager en âge AVS, 22 courses (25 en 2022). Tous ayants droit confondus, la moyenne par personne et par année s'inscrit à **25 trajets**.

Le **montant net disponible par ayant droit** en 2023 (sans les frais administratifs) avoisinait les 990 CHF ; en 2008, ce montant atteignait 1080 CHF.

Le **coût brut par course** s'est élevé à 46.80 CHF (contre 46.10 CHF en 2022).

Parts de marché : dans le canton de Berne, les leaders du marché sont Betax (17 %, stable), Nova Taxi (15 %, stable), BeTraDi (12 %, en légère hausse), Flexmobil (8 %, en légère baisse), Bären Taxi (9 %, en légère hausse). La majorité des courses concerne toujours l'agglomération bernoise.

Services de transport : durant l'exercice 2023, 58 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 près de 2 080 000 CHF, soit environ 29 % du coût brut des courses. Par course simple, l'usager a payé quelque 13.60 CHF en moyenne.

Les **charges administratives** ordinaires se sont élevées à quelque 490 000 CHF (2022 : 450 000 CHF), ce qui représente près de 6,4 % des dépenses totales, y compris la part de la clientèle (exercice précédent : 6,1 %). Par course, la charge administrative s'est inscrite à 3.20 CHF (3.00 CHF en 2022).

Coût net des courses (arrondi, en CHF)
par région en 2023 :

	2023	2022
Ville et région de Berne	2 915 000.–	2 915 000.–
Bienne-Seeland	820 000.–	735 000.–
Emmental / Haute-Argovie	185 000.–	210 000.–
Oberland bernois	580 000.–	550 000.–
Laupen / Konolfingen	555 000.–	520 000.–
Jura bernois	30 000.–	20 000.–
Total	5 085 000.–	4 950 000.–

JAHRESRECHNUNG

Die vollständige Rechnung mit Anhang und Revisionsbericht wird nach Genehmigung durch den Stiftungsrat auf der Website www.stiftung-btb.ch publiziert.

Stiftung Behindertentransport Kanton Bern

Jahresrechnung 2023

Bilanz

in CHF

	31.12.2023		31.12.2022	
Aktiven				
Flüssige Mittel	1'806'475	84%	1'926'560	92.7%
Sonstige kurzfristige Forderungen (VST)	2'713	0%	263	0.0%
TA Abgrenzungen Kantonsbeiträge	340'007	16%	150'522	7.2%
Aktive Rechnungsabgrenzung	146	0%	-	0.0%
Umlaufvermögen	2'149'340	100.0%	2'077'344	100.0%
Total Aktiven	2'149'340	100.0%	2'077'344	100.0%
Passiven				
Kurzfristige Verbindlichkeiten aus Leist.	402'210	18.7%	521'572	25.1%
Passive Rechnungsabgrenzung	152'877	7.1%	-	0.0%
Kurzfristiges Fremdkapital	555'086	25.8%	521'572	25.1%
Fonds Sicherheit	17'328	0.8%	20'318	1.0%
Fonds Weiterentwicklung	59'809	2.8%	59'809	3.0%
Fondskapital	77'137	3.6%	80'127	4.0%
Gebundenes Kapital	756'076	35.2%	714'605	34.4%
Freies Kapital	761'040	35.4%	761'040	36.6%
Organisationskapital	1'517'117	35.4%	1'475'645	36.6%
Total Passiven	2'149'340	100.0%	2'077'344	100.1%

Betriebsrechnung

in CHF

	2023		2022	
Betriebsertrag				
Erhaltene Zuwendungen	1'960	0.0%	2'115	0.0%
Beiträge der öffentlichen Hand	5'615'402	100.0%	5'424'338	100.0%
Betriebsertrag	5'617'362	100.00%	5'426'453	100.00%
Betriebsaufwand				
Personalaufwand	-262'428	-4.7%	-194'033	-3.6%
Personalaufwand Pro Infirmis und Externe	-164'541	-2.9%	-173'668	-3.2%
Total Fahrtenaufwand	-5'085'788	-90.5%	-4'976'213	-91.7%
Sonstiger Betriebsaufwand	-73'124	-1.3%	-154'787	-2.9%
Total Betriebsaufwand	-5'585'881	-99.4%	-5'498'702	-101.2%
Betriebsergebnis	31'481	0.6%	-72'249	-1.2%
Finanzergebnis	7'000	0.1%	750	-0.1%
Jahresergebnis vor Veränderung des Fondskapital	38'481	0.7%	-71'499	-1.3%
Veränderung des Fondskapital	2'990	0.1%	35'066	0.5%
Jahresergebnis vor Zuweisungen an Organisationskapital	41'471		-36'433	
Zuweisung an Gebundenes Kapital	-41'471	-0.7%	36'433	0.7%
TOTAL	0	0.0%	0	0.0%

KURZPORTRAIT STIFTUNG BTB

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.

«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.»

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 Leistungsvertrag 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.

BREF PORTRAIT DE LA FONDATION THB

But de la Fondation

Créée fin 1997, la Fondation transports-handicap du canton de Berne (THB) a remplacé l'Association des transports-handicap du canton de Berne (ATHB), qui existait depuis 1994. Elle a pour but de promouvoir l'intégration des personnes à mobilité réduite en âge AI ou AVS dans leur environnement social, en mettant à leur disposition des solutions de transport appropriées. La Fondation œuvre en priorité en faveur des personnes domiciliées dans le canton de Berne.

En vertu du contrat de prestations passé avec le canton de Berne, la Fondation THB est responsable de l'accréditation des services de transport, de l'octroi aux personnes à mobilité réduite de cartes de légitimation pour l'offre subventionnée ainsi que du décompte des courses dites pour les loisirs avec le canton. Les courses effectuées dans un autre but, par exemple école, travail, thérapie, sont prises en charges, selon les possibilités, par d'autres organismes payeurs.

La Fondation THB est une association d'utilité publique sans but lucratif.

Définitions

Les clients sont des personnes à mobilité réduite en âge d'exercer une activité lucrative (« âge AI ») ou ayant atteint l'âge de la retraite (« âge AVS »). Sur demande, ils peuvent bénéficier d'une carte de légitimation délivrée par la Fondation transports-handicap du canton de Berne.

Les services de transport sont généralement des entreprises de taxi locales. Des contrats peuvent aussi être conclus avec d'autres prestataires actifs dans le transport-handicap.

Dans le canton de Berne, le transport-handicap repose en grande partie sur la collaboration avec les entreprises de taxi locales, ce qui évite les situations de concurrence et les doublons inutiles. Cette coopération a fait ses preuves d'année en année.

Les services de consultation PRO INFIRMIS/PRO SENECTUTE font office d'antennes pour les personnes à mobilité réduite. La Fondation THB compte aussi parmi ses partenaires le Service spécialisé pour handicapés de la vue du canton de Berne « Beraten B » et la fédération « insieme », qui s'adresse aux personnes mentalement handicapées.

Les organisations partenaires régionales sont des conférences de personnes handicapées ou d'autres organisations qui s'engagent en faveur du transport-handicap. Elles assument les tâches suivantes :

- contact et information pour la clientèle, les services de transport, etc.
- coordination régionale et travail de « lobbying », en particulier en faveur de moyens de transport public répondant aux besoins des personnes handicapées
- surveillance décentralisée et contrôle de la qualité des services de transport-handicap locaux

Le canton de Berne en qualité de mandant

La Fondation THB met sa riche et solide expérience au service du pilotage de l'offre de transport-handicap dont elle est chargée. La coopération est réglée par un contre de prestations passé avec la Direction de la santé, des affaires sociales et de l'intégration du canton de Berne (DSSI).

Philosophie

Dans le canton de Berne, le transport-handicap repose en grande partie sur la collaboration avec les entreprises de taxi locales, ce qui évite les situations de concurrence et les doublons inutiles. Cette coopération a fait ses preuves d'année en année.

Dans la mesure du possible, les tâches administratives sont confiées à des institutions de handicapés, comme le foyer et centre de formation de Rossfeld. La Fondation THB travaille aussi depuis longtemps avec Pro Infirmis canton de Berne pour les consultations sociales et l'administration. Ce type de coopérations, associant des entreprises du secteur privé et des institutions œuvrant en faveur des handicapés constitue une solution cohérente et optimale en termes de coûts comme de qualité.



Stiftung
Behindertentransport Kanton Bern
Fondation transports-handicap du canton de Berne

