

Wie bewegt sich Südtirols Jugend? Come si muovono i giovani in Alto Adige?

Mobilitätsumfrage des Südtiroler Jugendrings
Sondaggio sulla mobilità del Südtiroler Jugendring

2026



Südtiroler Jugendring

Impressum

Herausgeber: Südtiroler Jugendring KDS ETS

Edito da:

Redaktion: Manuea Weber, Maria Lisa Maffei, Monika Tomas

Redazione:

Layout: Maria Lisa Maffei

Südtiroler Jugendring KDS | ETS

Via Johann Wolfgang von Goethe Str. 42

39100 Bozen | Bolzano

T: 0471 060430

info@jugendring.it | www.jugendring.it

Öffnungszeiten | Orari di apertura:

Mo – Do | Lu – Gio: 9:00-12:30 / 14:30-16:30

Fr | Ve: 9:00-12:30

Vorwort

Mobilität bedeutet für junge Menschen weit mehr als nur von einem Ort zum anderen zu gelangen. Sie entscheidet über Teilhabe, Selbstständigkeit, Ausbildungsmöglichkeiten, Freizeitgestaltung und soziale Beziehungen. Gerade in einem vielfältigen und geografisch stark unterschiedlichen Land wie Südtirol beeinflusst Mobilität maßgeblich den Alltag und die Lebensqualität junger Menschen.

Mit der vorliegenden Umfrage wollte der Südtiroler Jugendring jungen Menschen eine Stimme geben und besser verstehen, wie sie ihre tägliche und nächtliche Mobilität erleben. Die große Beteiligung und die zahlreichen offenen Rückmeldungen zeigen deutlich, wie relevant dieses Thema für viele junge Menschen in Südtirol ist. Besonders wertvoll sind dabei die konkreten Erfahrungen, Herausforderungen und Vorschläge, die in den Antworten sichtbar werden.

Die Ergebnisse machen deutlich, dass öffentliche Verkehrsmittel für viele junge Menschen bereits eine zentrale Rolle spielen. Gleichzeitig zeigen sich aber auch Unterschiede zwischen Stadt und Land, Herausforderungen in der Nachtmobilität sowie Fragen der Leistbarkeit, Verlässlichkeit und Sicherheit. Mobilität ist damit nicht nur eine infrastrukturelle Frage, sondern auch eine soziale Frage der Chancengleichheit und Teilhabe.

Als Südtiroler Jugendring sehen wir es als unsere Aufgabe, die Perspektiven junger Menschen sichtbar zu machen und ihre Anliegen in gesellschaftliche und politische Diskussionen einzubringen. Die vorliegende Publikation versteht sich deshalb nicht nur als Datensammlung, sondern auch als Beitrag zu einem konstruktiven Dialog über die Zukunft der Mobilität in Südtirol.

Ein besonderer Dank gilt allen jungen Menschen, die sich an der Umfrage beteiligt und ihre Erfahrungen mit uns geteilt haben. Wir hoffen, dass die Ergebnisse wichtige Impulse für zukünftige Entwicklungen geben und dazu beitragen, Mobilität in Südtirol jugendgerechter, nachhaltiger und zugänglicher zu gestalten.



Bozen, Mai 2026
Katja Oberrauch, SJR-Vorsitzende

Disclaimer

Die vorliegende Umfrage ist nicht im streng statistisch-repräsentativen Sinn zu verstehen. Aufgrund der hohen Beteiligung sowie der zahlreichen Antworten auf die offenen Fragenstellungen liefert sie dennoch wertvolle Einblicke und interessante Denkanstöße zur Mobilität junger Menschen in Südtirol.

Prefazione

La mobilità rappresenta per i giovani molto più che il semplice spostarsi da un luogo all'altro. Essa influisce sulle possibilità di partecipazione, sull'autonomia, sull'accesso alla formazione, sul tempo libero e sulle relazioni sociali. In un territorio variegato e geograficamente differenziato come l'Alto Adige, la mobilità incide in modo significativo sulla quotidianità e sulla qualità della vita dei giovani.

Con il presente sondaggio, il Südtiroler Jugendring ha voluto dare voce ai giovani e comprendere meglio come vivono la mobilità quotidiana e notturna. L'elevata partecipazione e i numerosi contributi aperti dimostrano chiaramente quanto questo tema sia rilevante per molti giovani in Alto Adige. Particolarmente preziose sono le esperienze concrete, le difficoltà e le proposte emerse dalle risposte raccolte.

I risultati mostrano che il trasporto pubblico riveste già oggi un ruolo centrale per molti giovani. Allo stesso tempo emergono differenze tra città e aree rurali, criticità legate alla mobilità notturna e questioni riguardanti costi, affidabilità e sicurezza. La mobilità non è quindi soltanto una questione infrastrutturale, ma anche una questione sociale legata alle pari opportunità e alla partecipazione.

Come Südtiroler Jugendring consideriamo nostro compito rendere visibili le prospettive dei giovani e portare le loro esigenze all'interno del dibattito sociale e politico. Questa pubblicazione vuole quindi essere non solo una raccolta di dati, ma anche un contributo a un dialogo costruttivo sul futuro della mobilità in Alto Adige.

Un sentito ringraziamento va a tutti i giovani che hanno partecipato al sondaggio condividendo con noi le proprie esperienze. Ci auguriamo che i risultati possano offrire impulsi importanti per gli sviluppi futuri e contribuire a rendere la mobilità in Alto Adige più vicina ai giovani, più sostenibile e più accessibile.



Bolzano, maggio 2026
Katja Oberrauch, Presidente SJR

Disclaimer

Il presente sondaggio non è da intendersi in senso strettamente statistico-rappresentativo. Tuttavia, grazie all'elevata partecipazione e alla ricchezza dei numerosi contributi aperti, offre spunti di riflessione e indicazioni preziose sul tema della mobilità dei giovani in Alto Adige.

Abschnitt 1 - Soziodemografische Daten		Sezione 1 - Dati sociodemografici		5
1.	Teilnehmende nach Altersklasse - 2026	1.	Partecipanti per classe di età - 2026	5
2.	Teilnehmende nach Bezirksgemeinschaft - 2026	2.	Partecipanti per comunità comprensoriale - 2026	5
3.	Teilnehmende nach Wohnsituation - 2026	3.	Partecipanti per situazione abitativa - 2026	6
4.	Teilnehmende nach beruflicher Situation - 2026	4.	Partecipanti per situazione professionale - 2026	7
Abschnitt 2 - Mobilitätssituation		Sezione 2 - I tuoi spostamenti quotidiani		8
5.	Hauptsächlich verwendetes Verkehrsmittel - 2026	5.	Mezzo di trasporto utilizzato principalmente - 2026	8
6.	Besitz eines Führerscheins - 2026	6.	Possesso della patente - 2026	11
7.	Verteilung der Führerscheinklassen - 2026	7.	Distribuzione delle categorie di patente - 2026	12
8.	Alter beim Erwerb des Führerscheins - 2026	8.	Età al conseguimento della patente di guida - 2026	12
9.	Führerscheinkosten nach Preisklassen - 2026	9.	Costi della patente per fascia di prezzo - 2026	13
10.	Finanzierung des Führerscheins - 2026	10.	Finanziamento della patente - 2026	13
11.	Vorbereitung auf die Führerscheinprüfung - 2026	11.	Preparazione all'esame di guida - 2026	14
12.	Gründe für das Fehlen eines Führerscheins - 2026	12.	Motivi del mancato possesso della patente di guida - 2026	14
13.	Zufriedenheit mit dem Angebot öffentlicher Verkehrsmittel in Südtirol - 2026	13.	Soddisfazione rispetto all'offerta del trasporto pubblico in Alto Adige - 2026	15
14.	Entfernung zur nächsten Haltestelle öffentlicher Verkehrsmittel - 2026	14.	Distanza dalla fermata del trasporto pubblico più vicina - 2026	16
15.	Gründe für die Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel - 2026	15.	Ragioni per l'utilizzo dei mezzi pubblici - 2026	17
16.	Verbesserungsbedarf im öffentlichen Verkehr - 2026	16.	Aspetti da migliorare nel trasporto pubblico - 2026	17
17.	Offene Anmerkungen zur Mobilität in Südtirol	17.	Osservazioni aperte sulla mobilità in Alto Adige	18
Abschnitt 3 - Nächtliche Mobilität		Sezione 2 - Mobilità notturna		
18.	Häufigkeit nächtlicher Aktivitäten - 2026	18.	Frequenza degli spostamenti notturni - 2026	19
19.	Uhrzeit der nächtlichen Heimkehr - 2026	19.	Orario di rientro dopo le uscite serali - 2026	19
20.	Hauptverkehrsmittel zur Fortbewegung in der Nacht - 2026	20.	Mezzo di trasporto principale utilizzato durante la notte - 2026	20
21.	Bewertung der nächtlichen Mobilität - 2026	21.	Valutazione della mobilità notturna - 2026	22
22.	Größte Schwierigkeiten der Nachtmobilität - 2026	22.	Principali difficoltà della mobilità notturna - 2026	22
23.	Umgang mit Schwierigkeiten der Nachtmobilität - 2026	23.	Strategie adottate per affrontare le difficoltà della mobilità notturna - 2026	23
24.	Sicherheitsgefühl in der Nacht - 2026	24.	Percezione di sicurezza durante la notte - 2026	24
25.	Offene Anmerkungen zur nächtlichen Mobilität in Südtirol - 2026	25.	Osservazioni aperte sulla mobilità notturna in Alto Adige - 2026	25

Abschnitt 1

Soziodemografische Daten

Die folgenden soziodemografischen Daten geben einen Überblick über die Zusammensetzung der Teilnehmenden und ermöglichen eine differenzierte Einordnung der Ergebnisse nach Alter, Wohnort, beruflicher Situation und weiteren Merkmalen.

Sezione 1

Dati sociodemografici

I seguenti dati sociodemografici forniscono una panoramica della composizione dei partecipanti e consentono una lettura differenziata dei risultati in base all'età, al luogo di residenza, alla situazione professionale e ad altre caratteristiche.

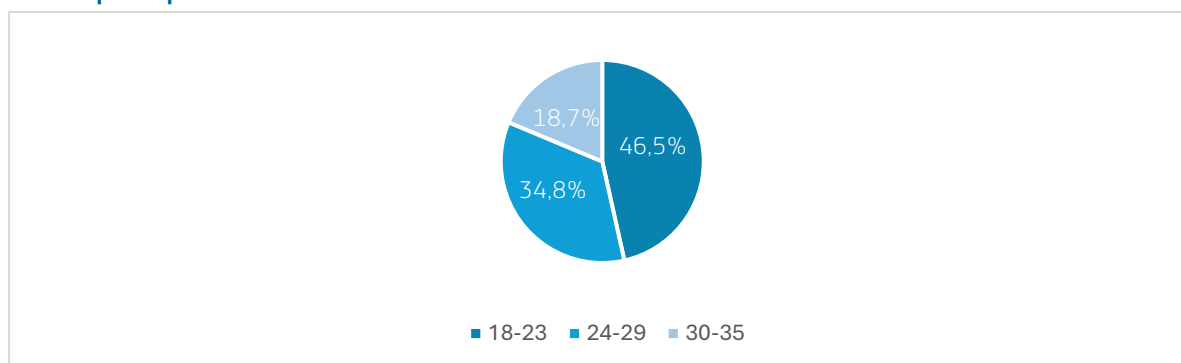
1. Teilnehmende nach Altersklasse – 2026

Partecipanti per classe di età – 2026

Altersklasse	N	%	Classe di età
18-23	485	46,5%	18-23
24-29	363	34,8%	24-29
30-35	195	18,7%	30-35
Insgesamt	1043	100,0%	Totale

Teilnehmende nach Altersklasse – 2026

Partecipanti per classe di età – 2026

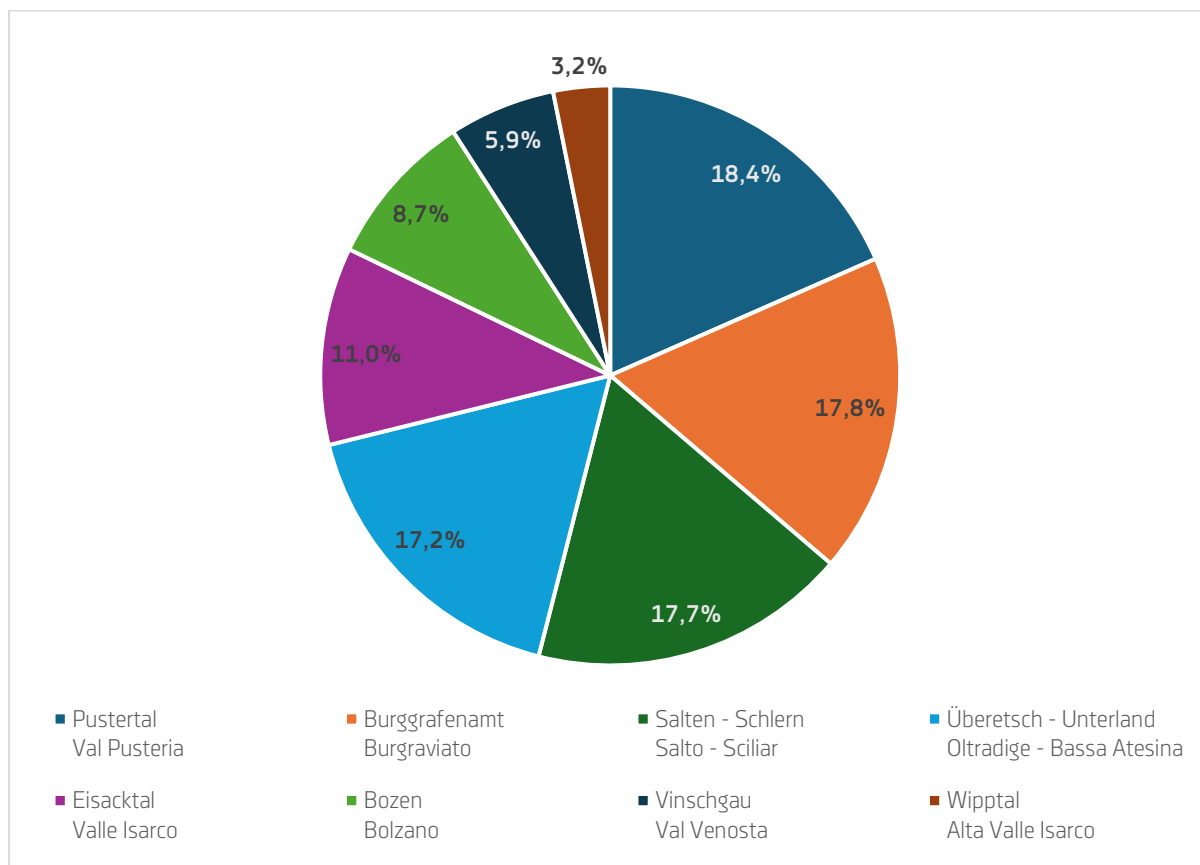


2. Teilnehmende nach Bezirksgemeinschaft - 2026

Partecipanti per comunità comprensoriale - 2026

Bezirksgemeinschaft	N	%	Comunità comprensoriale
Bozen	91	8,7%	Bolzano
Burggrafenamt	186	17,8%	Burgraviato
Eisacktal	115	11,0%	Valle Isarco
Pustertal	192	18,4%	Val Pusteria
Salten-Schlern	185	17,7%	Salto-Sciliar
Überetsch-Unterland	179	17,2%	Oltradige-Bassa Atesina
Vinschgau	62	5,9%	Val Venosta
Wipptal	33	3,2%	Alta Valle Isarco
Insgesamt	1043	100,0%	Totale

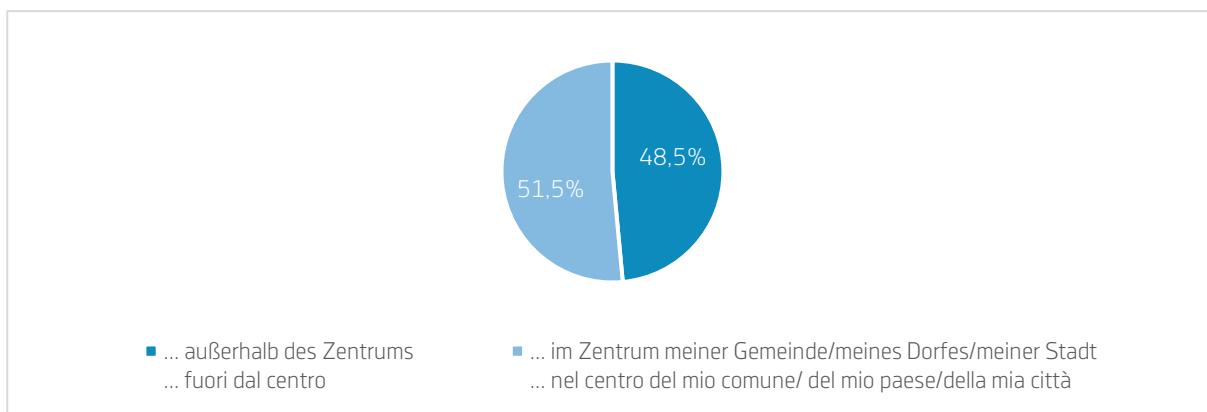
Teilnehmende nach Bezirksgemeinschaft - 2026
Partecipanti per comunità comprensoriale - 2026



3. Teilnehmende nach Wohnsituation - 2026
Partecipanti per situazione abitativa - 2026

Ich wohne...	N	%	Io vivo...
... im Zentrum meiner Gemeinde/ meines Dorfes/meiner Stadt	537	51,5%	... nel centro del mio comune/ del mio paese/della mia città
... außerhalb des Zentrums	506	48,5%	... fuori dal centro
Insgesamt	1043	100,0%	Totale

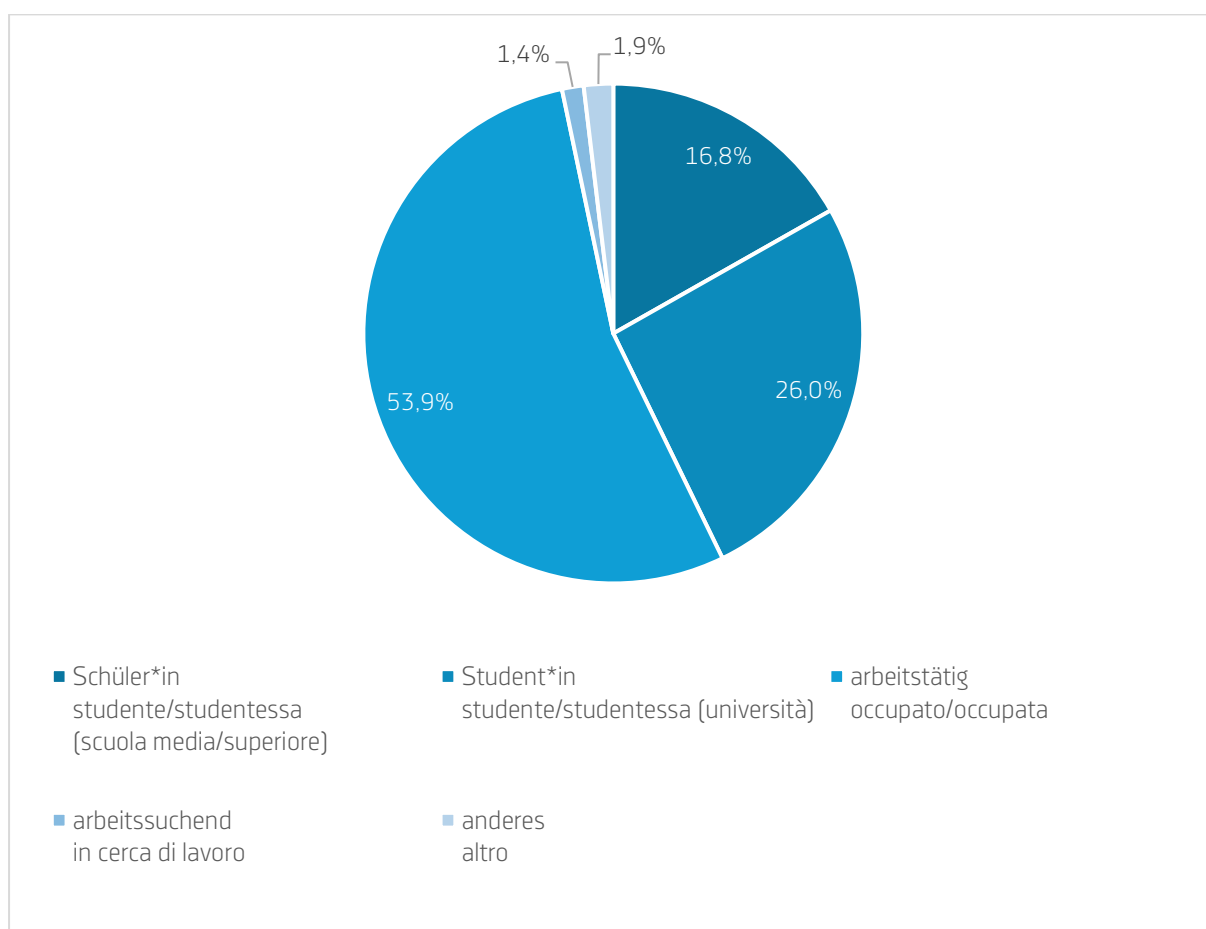
Teilnehmende nach Wohnsituation - 2026
Partecipanti per situazione abitativa - 2026



4. Teilnehmende nach beruflicher Situation – 2026 Partecipanti per situazione professionale - 2026

Beruf	N	%	Professione
Schüler*in	175	16,8%	studente/studentessa (scuola media/superiore)
Student*in	271	26,0%	studente/studentessa (università)
arbeitsstätig	562	53,9%	occupato/occupata
arbeits-suchend	15	1,4%	in cerca di lavoro
anderes	20	1,9%	altro
Insgesamt	1043	100,0%	Totale

Teilnehmende nach beruflicher Situation – 2026 Partecipanti per situazione professionale – 2026



Abschnitt 2

Mobilitätssituation

Dieser Abschnitt gibt Einblicke in die alltägliche Mobilität junger Menschen in Südtirol. Im Mittelpunkt stehen dabei die Nutzung verschiedener Verkehrsmittel, der Führerschein sowie die Wahrnehmung und Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel im Alltag.

Sezione 2

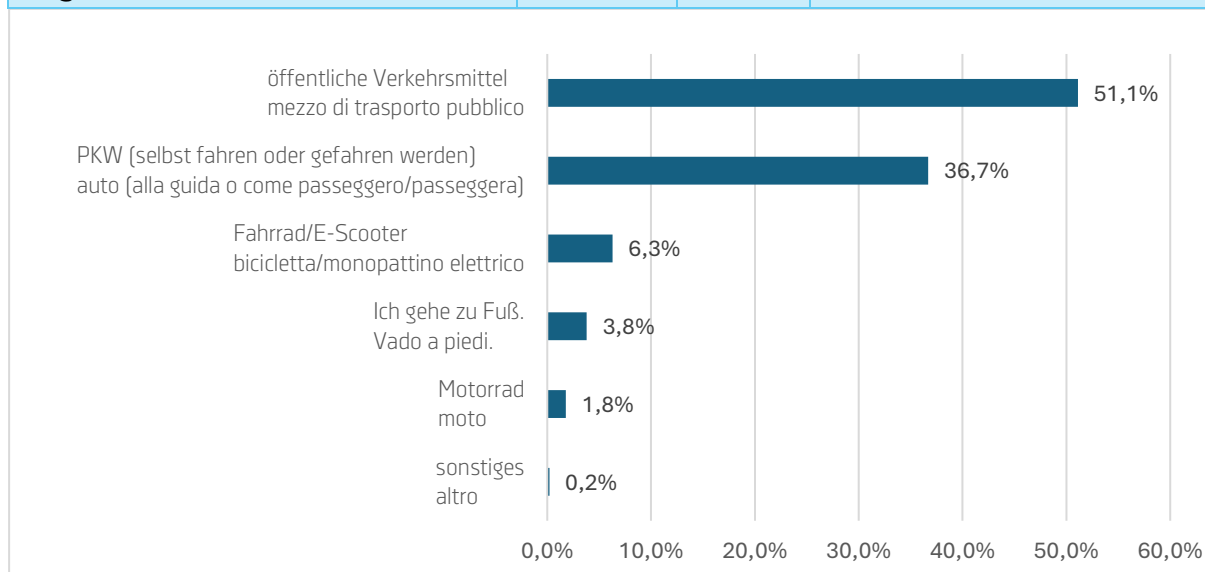
I tuoi spostamenti quotidiani

Questa sezione offre uno sguardo sulla mobilità quotidiana dei giovani in Alto Adige. Al centro vi sono l'utilizzo dei diversi mezzi di trasporto, il possesso della patente di guida e la percezione e l'utilizzo del trasporto pubblico nella vita di tutti i giorni.

5. Hauptsächlich verwendetes Transportmittel – 2026

Mezzo di trasporto utilizzato principalmente – 2026

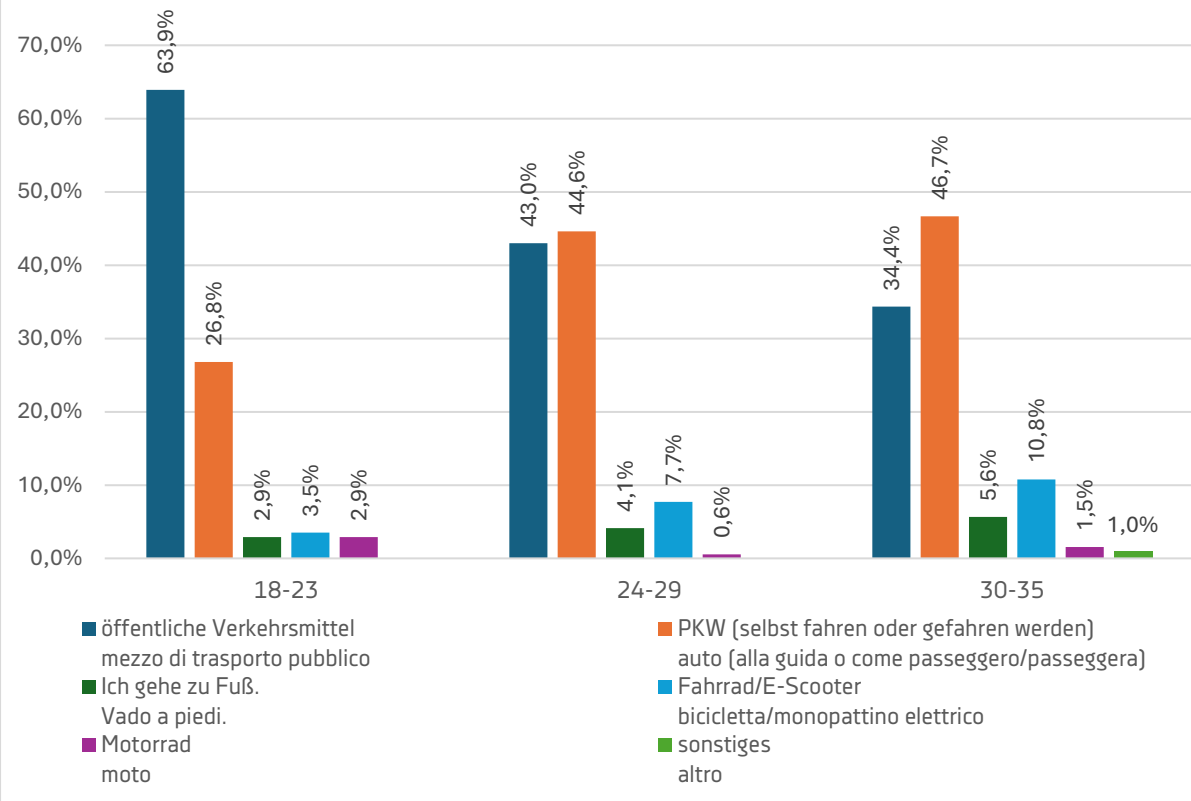
Transportmittel	N	%	Mezzo di trasporto
öffentliche Verkehrsmittel	533	51,1%	mezzo di trasporto pubblico
PKW (selbst fahren oder gefahren werden)	383	36,7%	auto (alla guida o come passeggero/passeggera)
Fahrrad/E-Scooter	66	6,3%	bicicletta/monopattino elettrico
Ich gehe zu Fuß.	40	3,8%	Vado a piedi.
Motorrad	19	1,8%	moto
sonstiges	2	0,2%	altro
Insgesamt	1043	100,0%	Totale



Öffentliche Verkehrsmittel sind das am häufigsten genutzte Verkehrsmittel junger Menschen in Südtirol, gefolgt vom PKW. Fahrrad, Fußwege und Motorrad spielen im Vergleich dazu eine deutlich geringere Rolle.

I mezzi pubblici rappresentano il mezzo di trasporto più utilizzato dai giovani in Alto Adige, seguiti dall'automobile. Bicycletta, spostamenti a piedi e moto assumono invece un ruolo decisamente più marginale.

Hauptsächlich verwendetes Verkehrsmittel nach Altersklasse – 2026 Mezzo di trasporto utilizzato principalmente per classe di età – 2026



Die Daten zeigen altersbedingte Unterschiede im Mobilitätsverhalten: Während junge Erwachsene zwischen 18 und 23 Jahren überwiegend öffentliche Verkehrsmittel nutzen, gewinnt mit zunehmendem Alter der PKW deutlich an Bedeutung.

I dati mostrano differenze legate all'età nelle modalità di spostamento: mentre i giovani tra i 18 e i 23 anni utilizzano prevalentemente i mezzi pubblici, con l'aumentare dell'età cresce significativamente l'importanza dell'automobile.

Wird nach Bezirksgemeinschaft untersucht, zeigen sich deutliche regionale Unterschiede im Mobilitätsverhalten junger Menschen. Während in Bozen besonders häufig das Fahrrad bzw. der E-Scooter genutzt wird (31,87 %) und auch Wege zu Fuß eine größere Rolle spielen, dominieren im Überetsch-Unterland vor allem der PKW (45,81 %) und öffentliche Verkehrsmittel (46,93 %).

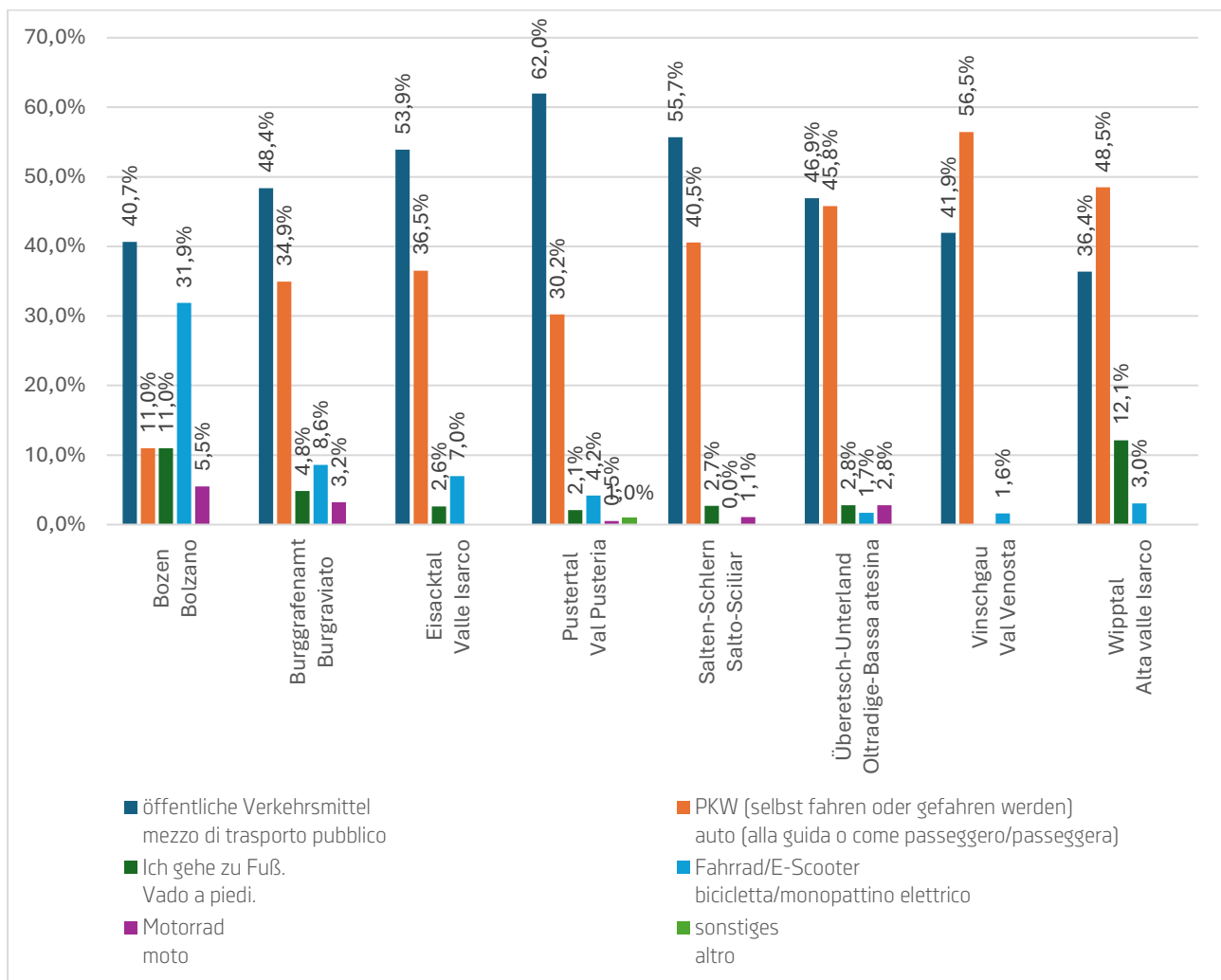
Analizzando i dati per comunità comprensoriale emergono marcate differenze territoriali nel comportamento di mobilità dei giovani. Mentre a Bolzano vengono utilizzati più frequentemente bicicletta ed e-scooter (31,87 %) e assumono maggiore rilevanza anche gli spostamenti a piedi, in Oltradige-Bassa Atesina predominano soprattutto automobile (45,81 %) e mezzi pubblici (46,93 %).

Insgesamt wird deutlich, dass öffentliche Verkehrsmittel und das Auto in allen Bezirken die wichtigsten Mobilitätsformen darstellen. Dabei zeigt sich je nach Gebiet eine unterschiedliche Gewichtung zwischen individueller und öffentlicher Mobilität.

Nel complesso emerge chiaramente che mezzi pubblici e automobile rappresentano in tutti i comprensori le principali forme di mobilità. A seconda del territorio si osserva tuttavia un diverso equilibrio tra mobilità individuale e pubblica.

Hauptsächlich verwendetes Transportmittel nach Bezirksgemeinschaft – 2026

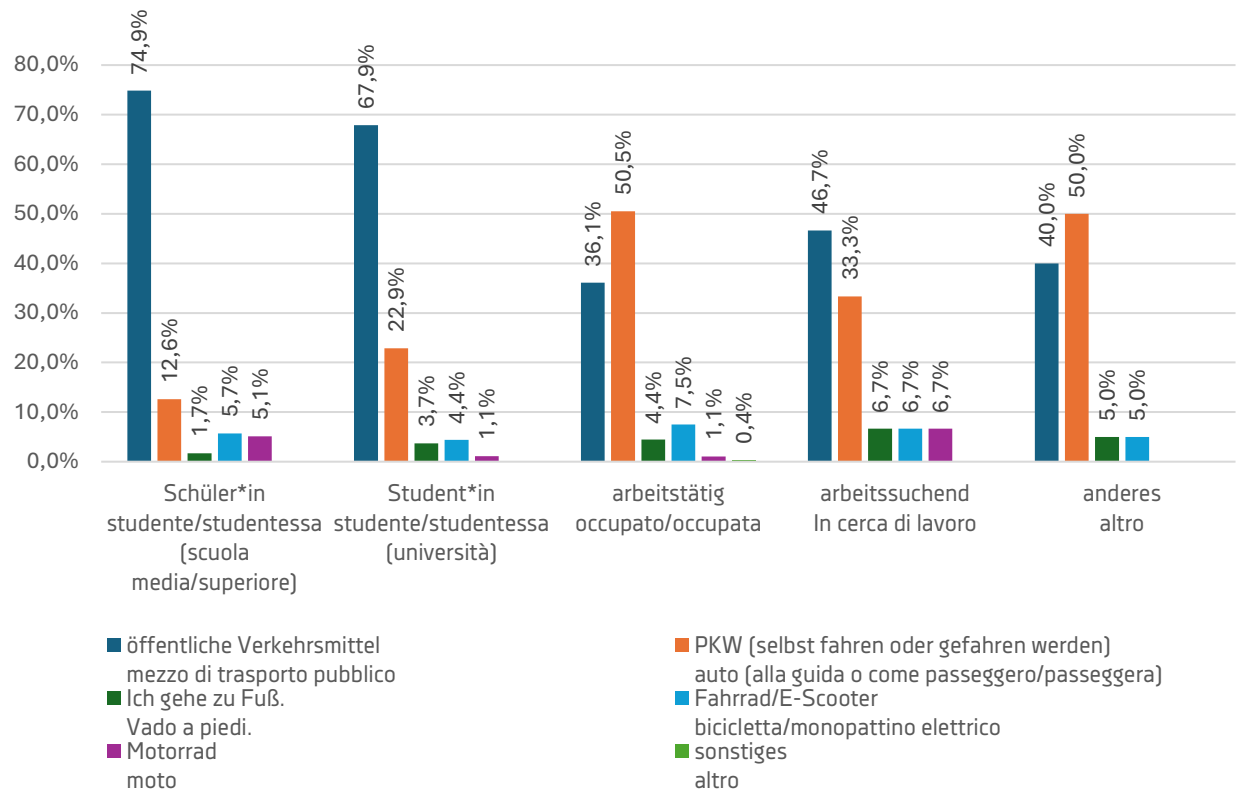
Mezzo di trasporto utilizzato principalmente per comunità comprensoriale – 2026



Die Daten zeigen auch Unterschiede im Mobilitätsverhalten der Personen, welche zentral und jenen, die außerhalb wohnen: Im Zentrum werden häufiger öffentliche Verkehrsmittel sowie Fahrrad und Fußwege genutzt, während außerhalb des Zentrums der PKW deutlich stärker an Bedeutung gewinnt.

I dati evidenziano differenze negli spostamenti tra chi vive in centro e chi vive nelle aree periferiche: nel centro vengono utilizzati più frequentemente mezzi pubblici, bicicletta e spostamenti a piedi, mentre fuori dal centro l'automobile assume un ruolo nettamente più importante.

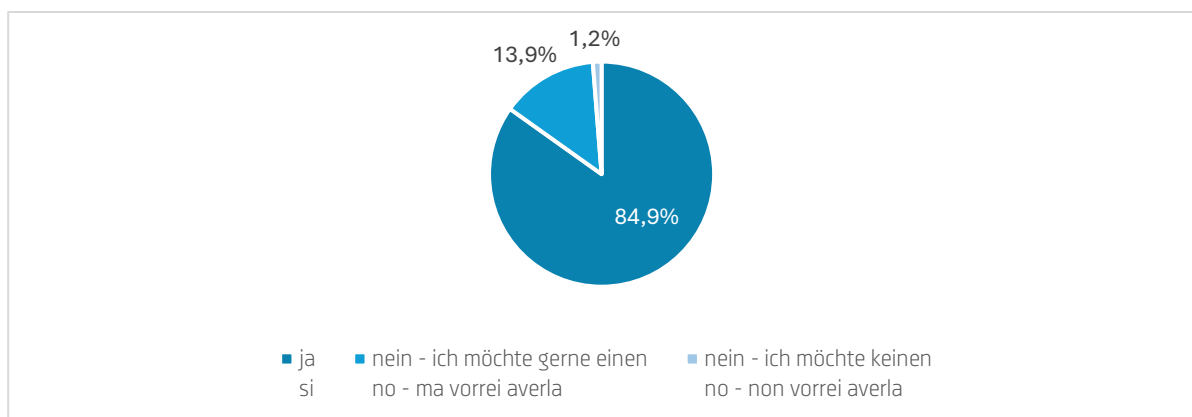
Hauptsächlich verwendetes Verkehrsmittel nach beruflicher Situation – 2026 Mezzo di trasporto utilizzato principalmente per situazione professionale – 2026



Die Mobilitätsnutzung unterscheidet sich je nach beruflicher Situation deutlich. Schüler*innen und Student*innen nutzen überwiegend öffentliche Verkehrsmittel, während bei berufstätigen Personen und der Kategorie „anderes“ der PKW häufiger genutzt wird.

La modalità di spostamento varia sensibilmente in base alla situazione professionale. Studenti e studentesse utilizzano prevalentemente i mezzi pubblici, mentre tra le persone occupate e nella categoria “altro” l'automobile viene utilizzata più frequentemente.

6. Besitz eines Führerscheins – 2026 Possesso della patente – 2026



Die Ergebnisse zeigen, dass der Führerschein für junge Menschen in Südtirol weiterhin eine hohe Bedeutung hat: Rund 85 % der Befragten besitzen bereits einen Führerschein, während nur ein sehr geringer Anteil angibt, keinen machen zu wollen.

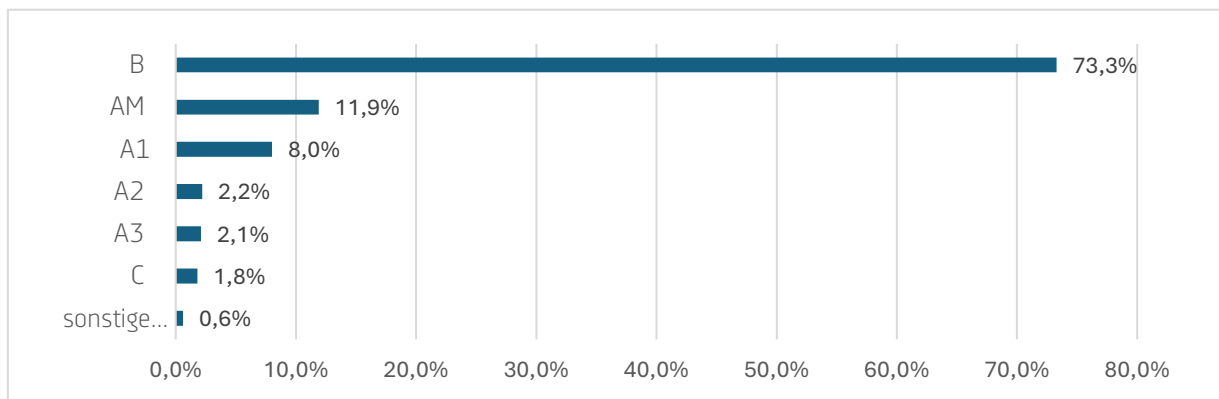
I risultati mostrano che la patente di guida continua ad avere una grande importanza per i giovani in Alto Adige: circa l'85 % delle persone partecipanti possiede già una patente, mentre solo una quota molto ridotta dichiara di non volerla conseguire.

7. Verteilung der Führerscheinklassen* - 2026

Nur Personen mit Führerschein (Antwort „ja“), Mehrfachantworten möglich

Distribuzione delle categorie di patente* - 2026

Solo persone con patente di guida (risposta “sì”), più risposte possibili



* Führerscheinklasse	Categorie di patente
B	PKW Autovettura
AM	Kleinkraftrad (mit bis zu 50 cc und 4 kW) Ciclomotore (fino a 50 cc e 4 kW)
A1	Motorrad (bis 125 cc und 11 kW) Moto (fino a 125 cc e 11 kW)
A2	Motorrad (bis 35 kW) Moto (fino a 35 kW)
A3	Motorrad (Motorräder ohne Grenze) Moto (senza limitazioni)
C	LKW Autocarro

Der Führerschein der Klasse B ist mit Abstand am weitesten verbreitet und macht über 70 % aller genannten Führerscheine aus. Andere Führerscheinklassen, insbesondere Motorrad- und Kleinkraftradführerscheine, spielen eine deutlich geringere Rolle.

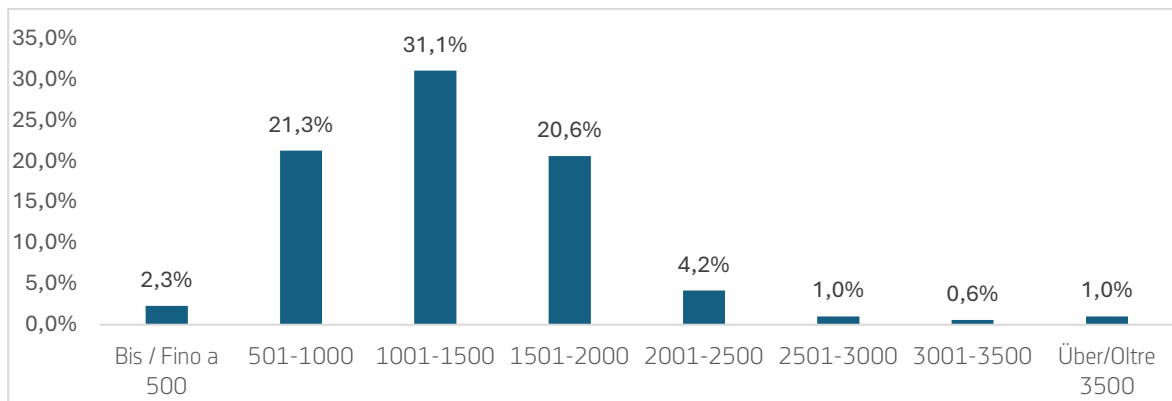
La patente di categoria B è di gran lunga la più diffusa e rappresenta oltre il 70 % di tutte le patenti indicate. Le altre categorie, in particolare quelle per moto e ciclomotori, assumono un ruolo molto più marginale.

8. Alter beim Erwerb des Führerscheins Età al conseguimento della patente di guida

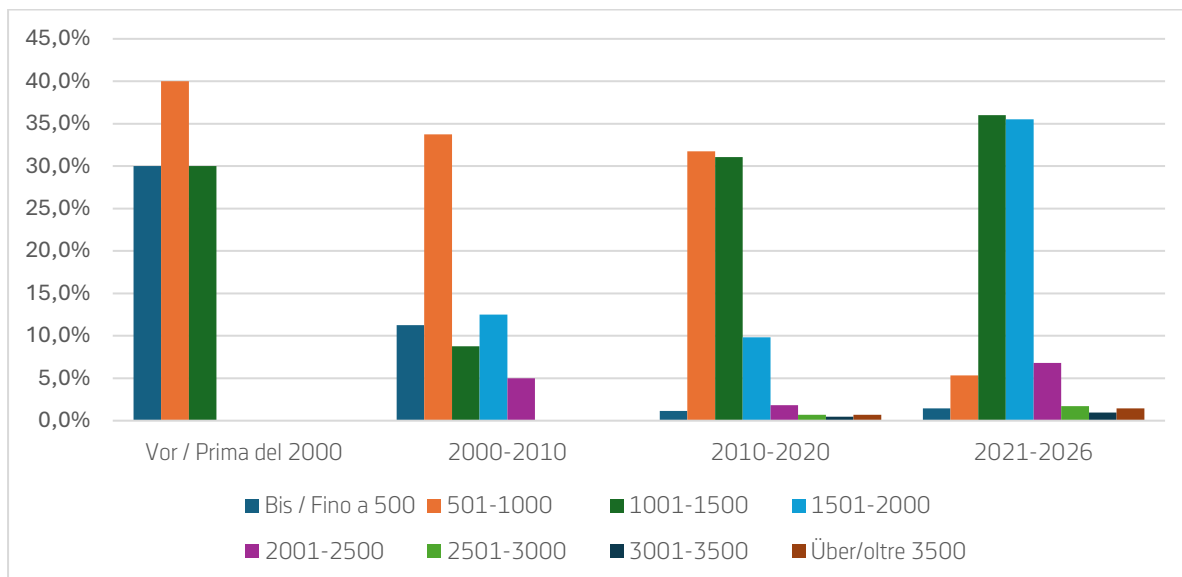
Die Ergebnisse zeigen, dass der Führerschein überwiegend im Alter von 18 und 19 Jahren erworben wird. Besonders auffällig ist der hohe Anteil der 18-Jährigen, was auf den starken Wunsch nach früher Selbstständigkeit und Mobilität junger Menschen hinweist.

I risultati mostrano che la patente viene conseguita prevalentemente all'età di 18 e 19 anni. Particolarmente significativo è l'elevato numero di diciottenni, elemento che evidenzia il forte desiderio di autonomia e mobilità precoce tra i giovani.

9. Führerscheinkosten nach Preisklassen (in Euro) – 2026 Costi della patente per fascia di prezzo (in euro) – 2026



Entwicklung der Führerscheinkosten im Zeitvergleich (in Euro) Evoluzione dei costi della patente a confronto nel tempo (in euro)



Die Daten zeigen einen deutlichen Anstieg der Führerscheinkosten im Zeitverlauf. Während die Kosten vor dem Jahr 2000 überwiegend unter 1000 € lagen, bewegen sie sich seit 2021 zunehmend in den Bereichen zwischen 1000 € und 2000 € sowie darüber.

I dati mostrano un netto aumento dei costi della patente nel corso del tempo. Mentre prima del 2000 i costi si collocavano prevalentemente sotto i 1000 €, dal 2021 si concentrano sempre più nelle fasce comprese tra 1000 € e 2000 €, e oltre.

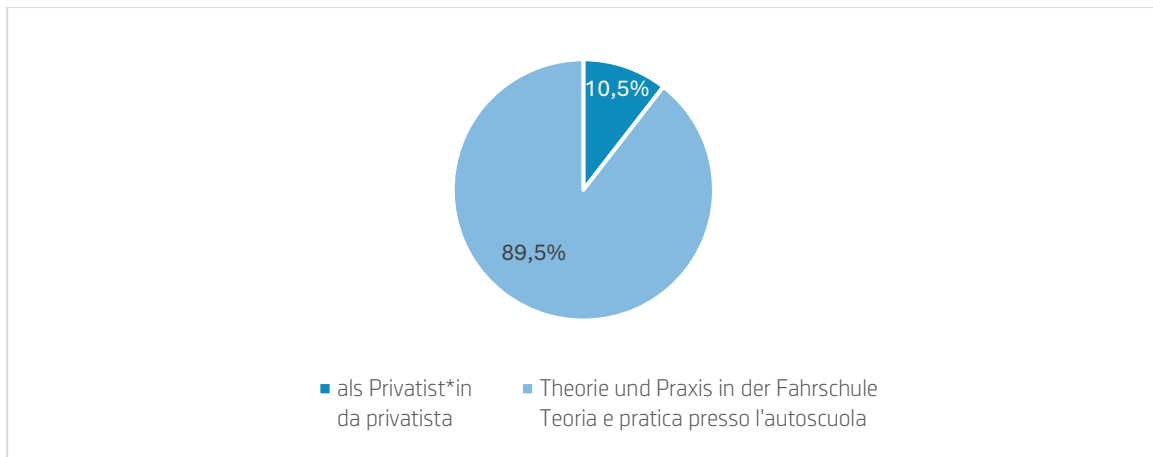
10. Finanzierung des Führerscheins Finanziamento della patente

Die Finanzierung des Führerscheins erfolgt überwiegend durch Geschenke oder eine Kombination aus Geschenken und Erspartem. Ausschließlich selbst ersparte Finanzierung spielt hingegen eine deutlich geringere Rolle.

Il finanziamento della patente avviene prevalentemente attraverso regali oppure tramite una combinazione di regali e risparmi personali. Un finanziamento esclusivamente basato sui propri risparmi risulta invece molto meno frequente.

11. Vorbereitung auf die Führerscheinprüfung – 2026

Preparazione all'esame di guida - 2026

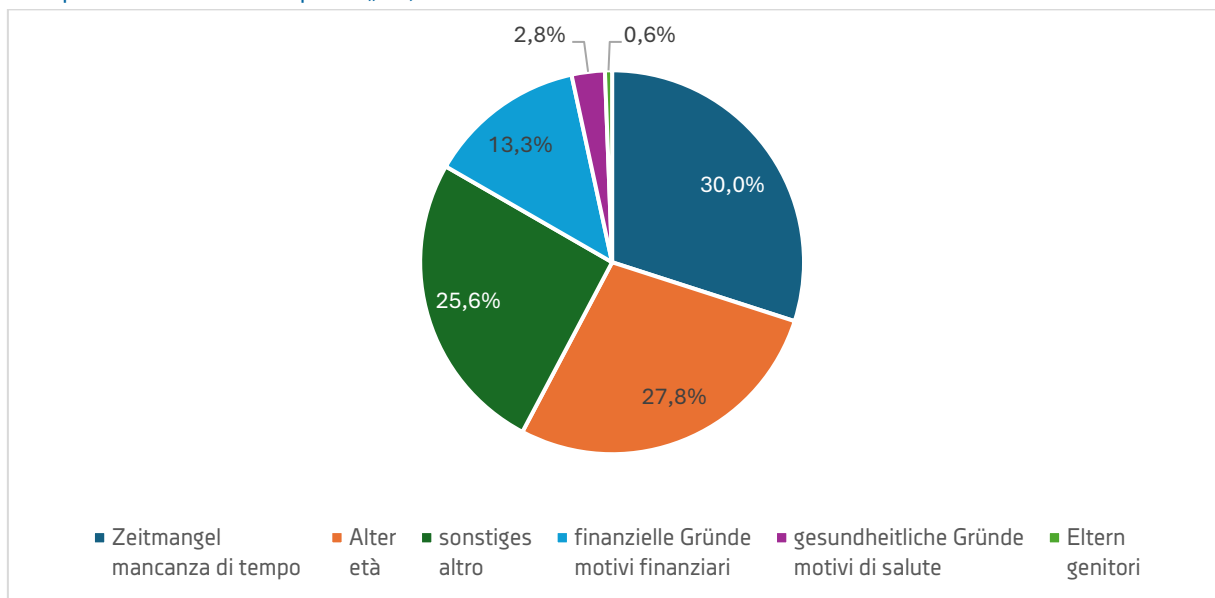


12. Gründe für das Fehlen eines Führerscheins - 2026

Nur Personen mit Antwort „Nein, aber ich möchte einen“

Motivi del mancato possesso della patente di guida - 2026

Solo persone che hanno risposto „No, ma vorrei averla“



Die Gründe gegen den Erwerb eines Führerscheins unterscheiden sich je nach Alter, beruflicher Situation und Wohnort. Während bei jüngeren Personen häufiger das Alter selbst als Grund genannt wird, gewinnen in den höheren Altersklassen insbesondere Zeitmangel und finanzielle Gründe an Bedeutung. Finanzielle Hürden zeigen sich dabei vor allem bei Student*innen, arbeitssuchenden Personen sowie insgesamt stärker ab einem Alter von 24 Jahren.

Le motivazioni legate al mancato conseguimento della patente differiscono in base all'età, alla situazione professionale e al luogo di residenza. Mentre tra le persone più giovani viene indicata più frequentemente l'età stessa come motivo, nelle fasce d'età più elevate assumono maggiore importanza soprattutto la mancanza di tempo e le ragioni economiche. Le difficoltà finanziarie emergono in particolare tra studenti e studentesse, persone in cerca di lavoro e, più in generale, a partire dai 24 anni di età.

Werden die Altersgruppen der 18- und 19-Jährigen ausgeklammert, zeigt sich noch deutlicher, dass fehlende Führerscheine weniger altersbedingt sind, sondern vor allem mit praktischen und wirtschaftlichen Herausforderungen zusammenhängen.

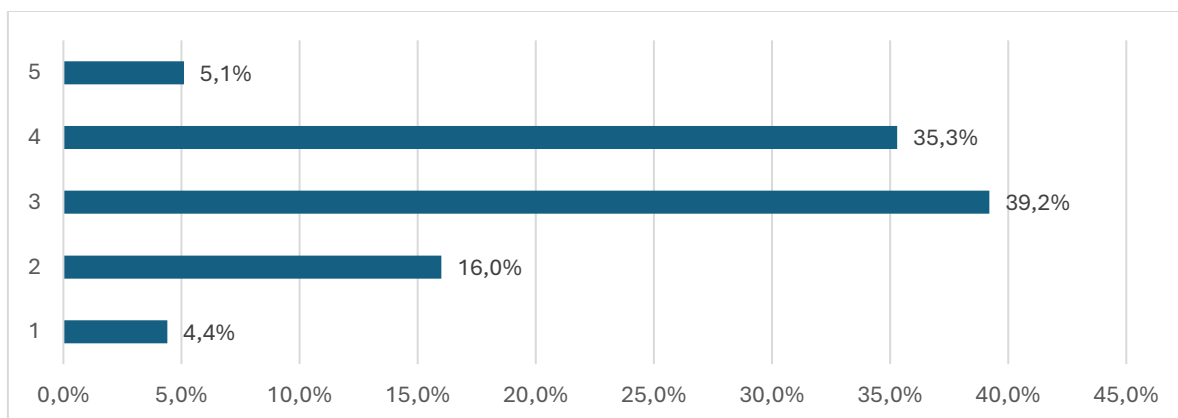
Escludendo le fasce d'età dei 18 e 19 anni, emerge ancora più chiaramente che il mancato possesso della patente dipende meno dall'età e risulta invece soprattutto legato a difficoltà pratiche ed economiche.

13. Zufriedenheit mit dem Angebot öffentlicher Verkehrsmittel in Südtirol – 2026

(1 = sehr unzufrieden; 5 = sehr zufrieden)

Soddisfazione rispetto all'offerta del trasporto pubblico in Alto Adige – 2026

(1 = molto insoddisfatti*; 5 = molto soddisfatti*)



Durchschnittsbewertung / Valutazione media

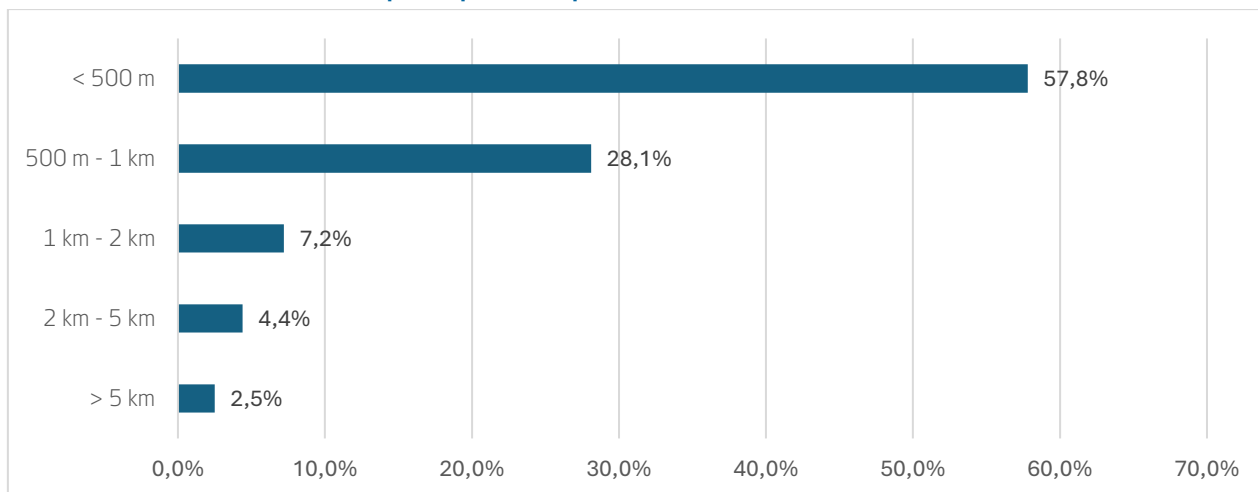


Die Zufriedenheit mit dem Angebot öffentlicher Verkehrsmittel liegt insgesamt im mittleren Bereich. Die durchschnittliche Bewertung liegt bei 3,2 von 5 Punkten.

La soddisfazione rispetto all'offerta del trasporto pubblico si attesta complessivamente su un livello medio. La valutazione media è pari a 3,2 punti su 5.

14. Entfernung zur nächsten Haltestelle öffentlicher Verkehrsmittel – 2026

Distanza dalla fermata del trasporto pubblico più vicina - 2026

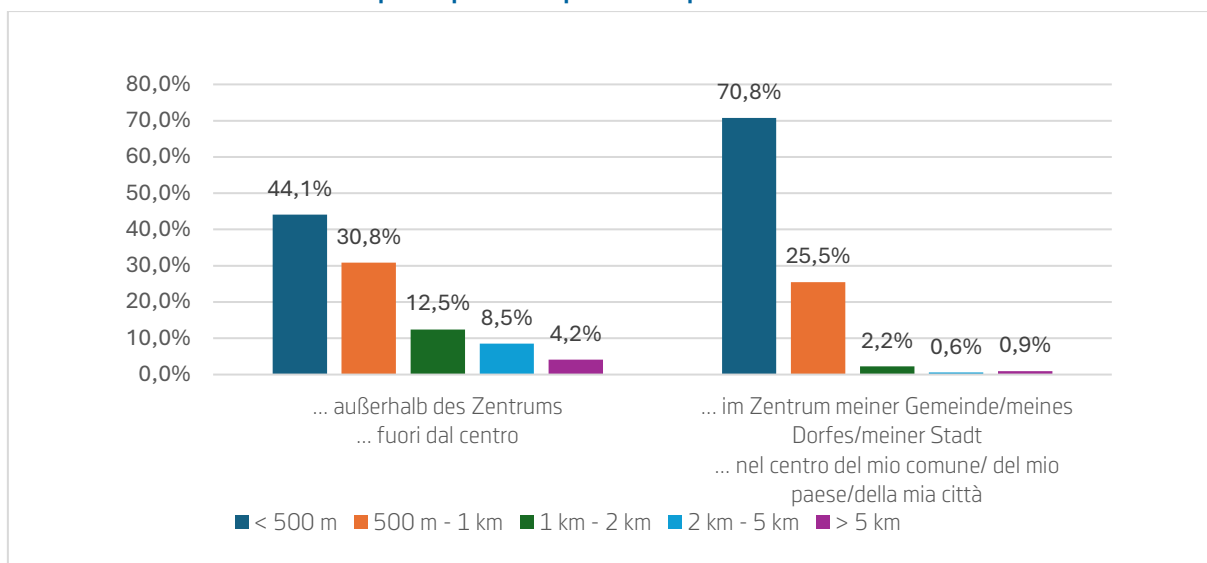


Die Ergebnisse zeigen eine insgesamt gute Erreichbarkeit öffentlicher Verkehrsmittel: Rund 86 % der Befragten geben an, dass sich die nächste Haltestelle weniger als einen Kilometer von ihrem Wohnort entfernt befindet.

I risultati mostrano una raggiungibilità dei mezzi pubblici complessivamente buona: circa l'86 % delle persone partecipanti dichiara che la fermata più vicina si trova a meno di un chilometro dalla propria abitazione.

Entfernung zur nächsten Haltestelle öffentlicher Verkehrsmittel nach Wohnsituation – 2026

Distanza dalla fermata del trasporto pubblico più vicina per situazione abitativa - 2026



Die Erreichbarkeit öffentlicher Verkehrsmittel unterscheidet sich deutlich zwischen Zentrum und außerhalb. Während im Zentrum die nächste Haltestelle meist weniger als 500 Meter entfernt liegt, sind die Wege außerhalb des Zentrums tendenziell länger. Trotzdem geben auch dort die meisten Befragten an, öffentliche Verkehrsmittel innerhalb eines Kilometers erreichen zu können.

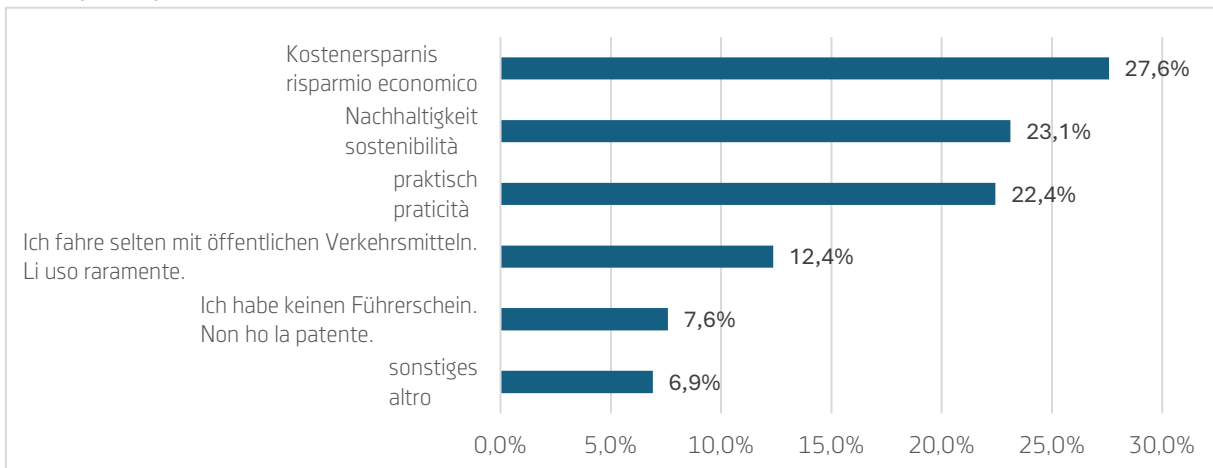
La raggiungibilità dei mezzi pubblici varia sensibilmente tra centro e aree periferiche. Mentre nel centro la fermata più vicina si trova nella maggior parte dei casi a meno di 500 metri, fuori dal centro le distanze tendono a essere maggiori. Nonostante ciò, anche in queste aree la maggior parte delle persone partecipanti dichiara di poter raggiungere i mezzi pubblici entro un chilometro.

15. Gründe für die Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel – 2026

Mehrfachantworten möglich

Ragioni per l'utilizzo dei mezzi pubblici – 2026

Più risposte possibili



Die Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel wird vor allem mit Kostenersparnis, praktischen Gründen und Nachhaltigkeit begründet. Fehlender Führerschein oder eine seltene Nutzung der öffentlichen Verkehrsmittel spielen hingegen eine geringere Rolle.

L'utilizzo dei mezzi pubblici viene motivato soprattutto dal risparmio economico, da ragioni pratiche e dalla sostenibilità. Il mancato possesso della patente o un utilizzo sporadico dei mezzi pubblici assumono invece un ruolo meno rilevante.

Die Gründe für die Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel unterscheiden sich je nach Bezirksgemeinschaft nur geringfügig. Besonders in Bozen wird jedoch häufiger angegeben, dass öffentliche Verkehrsmittel vor allem aus praktischen Gründen genutzt werden.

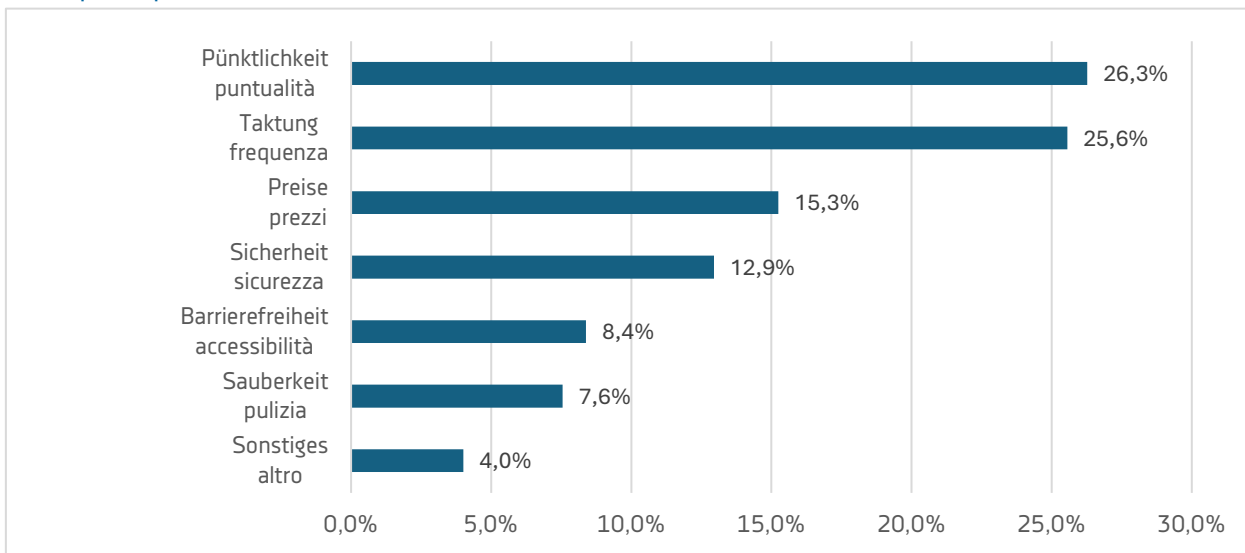
Le motivazioni legate all'utilizzo dei mezzi pubblici variano solo leggermente tra le diverse comunità comprensoriali. A Bolzano, in particolare, viene indicato più frequentemente che i mezzi pubblici vengono utilizzati soprattutto per motivi pratici.

16. Verbesserungsbedarf im öffentlichen Verkehr – 2026

Mehrfachantworten möglich

Aspetti da migliorare nel trasporto pubblico – 2026

Più risposte possibili



Für junge Menschen sind insbesondere Pünktlichkeit und Taktung entscheidende Faktoren für die Attraktivität öffentlicher Verkehrsmittel. Preise und Sicherheit spielen ebenfalls eine wichtige Rolle, während Barrierefreiheit und Sauberkeit seltener genannt werden. Diese Themen zeigen sich besonders deutlich auch in den Antworten der Befragten auf die offene Fragestellung.

Per i giovani, puntualità e frequenza delle corse rappresentano fattori decisivi per l'attrattività del trasporto pubblico. Anche prezzi e sicurezza rivestono un ruolo importante, mentre accessibilità e pulizia vengono menzionate meno frequentemente. Questi aspetti emergono in modo particolarmente evidente anche nelle risposte aperte delle persone partecipanti.

17. Offene Anmerkungen: „Das würde ich noch gerne zum Thema Mobilität in Südtirol sagen...“
Osservazioni aperte: “Cosa vorresti ancora dire sul tema della mobilità in Alto Adige?”

Die Antworten der Befragten auf die offene Fragestellung ergänzen die quantitativen Ergebnisse um wichtige alltagsbezogene Perspektiven. Obwohl die Aussagen nicht repräsentativ im statistischen Sinn sind, zeigen sich klare thematische Schwerpunkte und wiederkehrende Muster. Besonders häufig genannt werden Probleme rund um Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit, die Taktung der Verbindungen sowie Herausforderungen im Bereich der Nachtmobilität. Auch Kosten, territoriale Unterschiede und die Erreichbarkeit ländlicher Räume spielen in den Rückmeldungen eine zentrale Rolle.

Le risposte aperte delle persone partecipanti integrano i risultati quantitativi offrendo importanti prospettive legate alla vita quotidiana. Pur non essendo rappresentative in senso statistico, emergono chiaramente alcuni temi e problematiche ricorrenti. Tra gli aspetti citati più frequentemente vi sono puntualità e affidabilità del servizio, frequenza delle corse e difficoltà legate alla mobilità notturna. Anche costi, differenze territoriali e raggiungibilità delle aree rurali assumono un ruolo centrale nei contributi raccolti.

Thema	Geschätzte Häufigkeit Frequenza stimata	Tema
Pünktlichkeit & Zuverlässigkeit	ca. 30-35 %	Puntualità e affidabilità
Taktung & Fahrplan	ca. 25-30 %	Frequenza delle corse e orari
Nachtmobilität	ca. 20-25 %	Mobilità notturna
Kosten & Leistbarkeit	ca. 20 %	Costi e accessibilità economica
Erreichbarkeit ländlicher Räume	ca. 20 %	Accessibilità delle aree rurali
Sicherheitsgefühl	ca. 10-15 %	Percezione di sicurezza
Alternative Mobilität	ca. 10 %	Mobilità alternativa
Service & Infrastruktur	ca. 10 %	Servizi e infrastrutture

Abschnitt 3

Nächtliche Mobilität

Dieser Abschnitt beleuchtet die nächtliche Mobilität junger Menschen in Südtirol. Im Fokus stehen dabei Mobilitätsverhalten, verwendete Verkehrsmittel, wahrgenommene Schwierigkeiten sowie das Sicherheitsgefühl in den Nachtstunden.

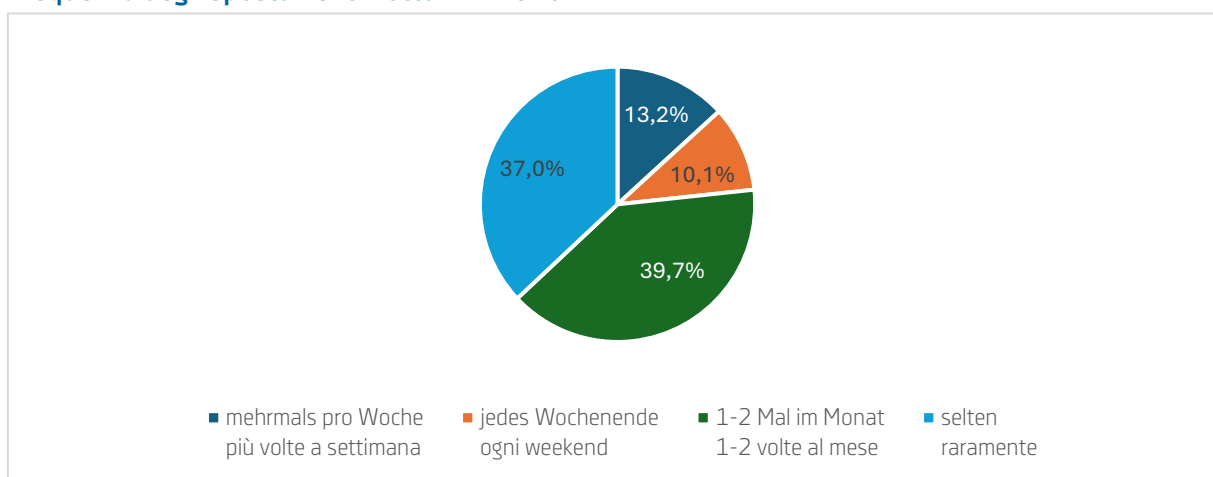
Sezione 3

Mobilità notturna

Questa sezione approfondisce la mobilità notturna dei giovani in Alto Adige. Al centro vi sono le abitudini di spostamento, i mezzi di trasporto utilizzati, le principali difficoltà percepite e il senso di sicurezza durante le ore notturne.

18. Häufigkeit nächtlicher Aktivitäten – 2026

Frequenza degli spostamenti notturni – 2026

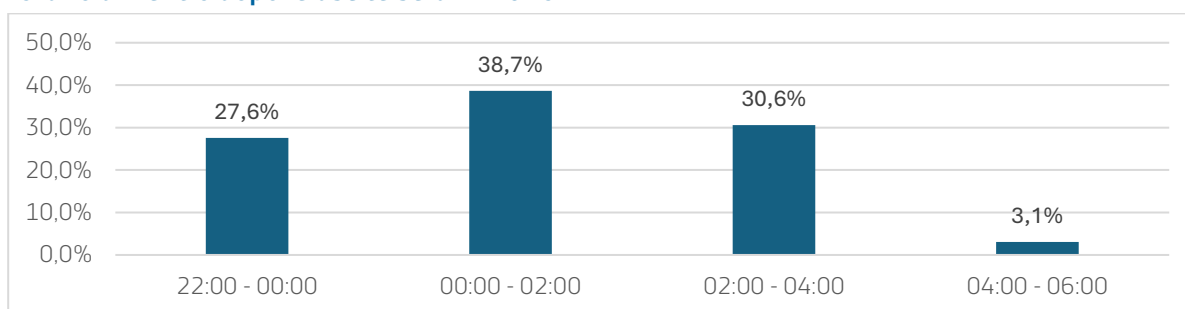


Die Ergebnisse zeigen, dass junge Menschen überwiegend eher selten oder ein- bis zweimal pro Monat nachts unterwegs sind. Regelmäßige nächtliche Mobilität mehrmals pro Woche betrifft hingegen nur einen kleineren Teil der Befragten.

I risultati mostrano che i giovani si spostano di notte prevalentemente in modo occasionale oppure una o due volte al mese. Una mobilità notturna regolare, più volte alla settimana, riguarda invece soltanto una parte più ridotta delle persone partecipanti.

19. Uhrzeit der nächtlichen Heimkehr – 2026

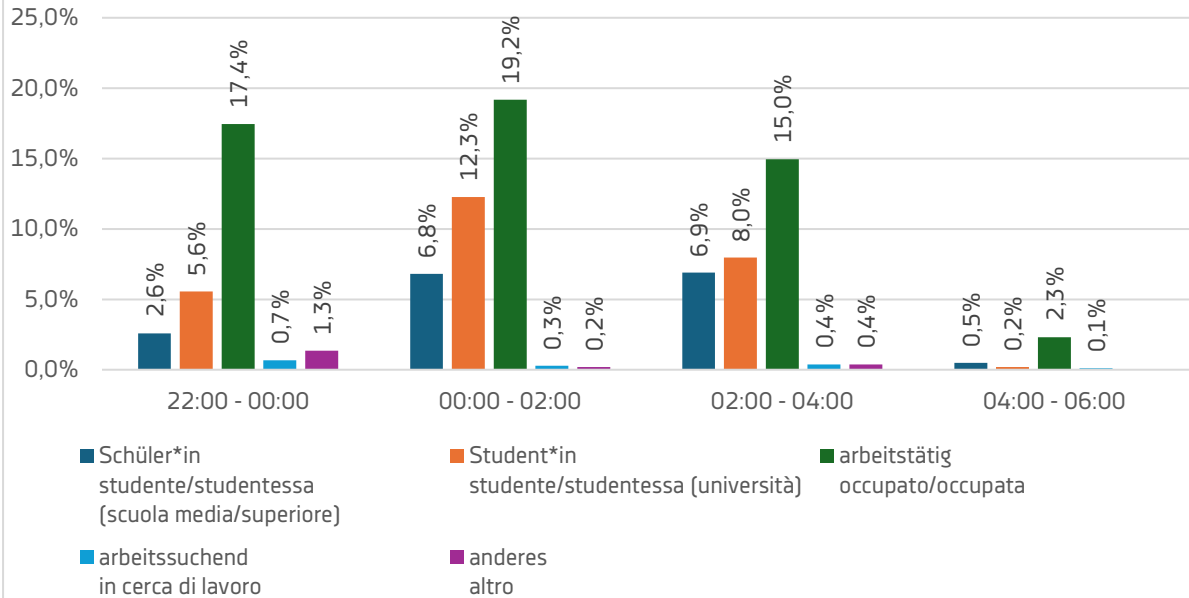
Orario di rientro dopo le uscite serali - 2026



Zwischen Mitternacht und 4:00 morgens begeben sich am meisten junge Menschen auf den Heimweg. Besonders häufig genannt wird dabei der Zeitraum zwischen 00:00 und 02:00 Uhr.

Tra la mezzanotte e le 4:00 del mattino si concentra il maggior numero di rientri dei giovani verso casa. In particolare, la fascia oraria indicata più frequentemente è quella compresa tra le 00:00 e le 02:00.

Uhrzeit der nächtlichen Heimkehr nach beruflicher Situation - 2026 Orario di rientro dopo le uscite serali per situazione professionale - 2026

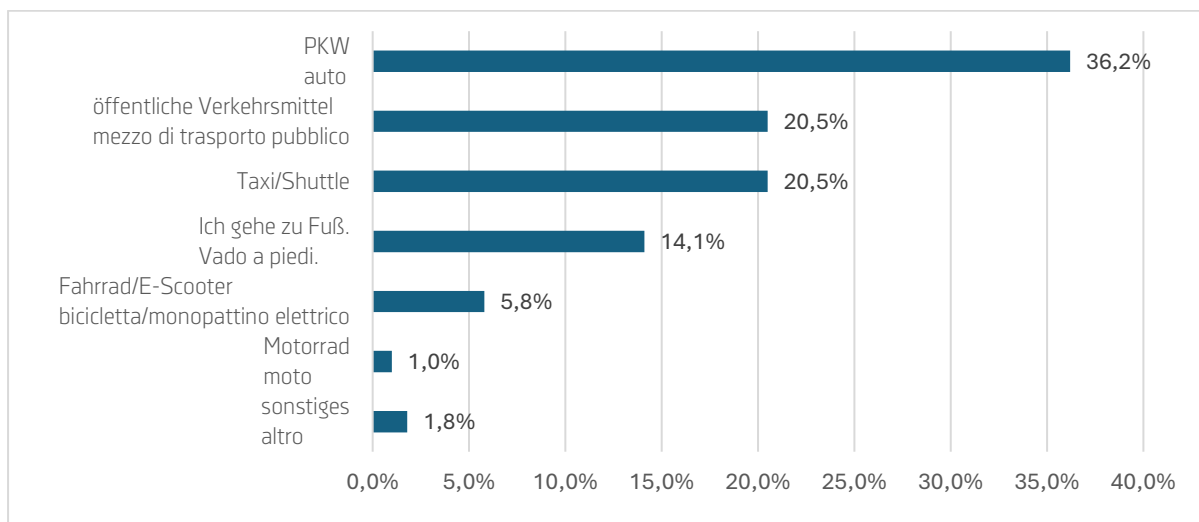


Die nächtliche Mobilität unterscheidet sich je nach beruflicher Situation. Während Schüler*innen und Student*innen häufiger bis Mitternacht oder bis 2:00 Uhr unterwegs sind, zeigen arbeitstätige Personen insgesamt höhere Anteile in den späteren Nachtstunden. Aus den Antworten auf die offene Fragestellung geht zudem hervor, dass insbesondere Personen mit Schichtarbeit in diesen Zeitfenstern unterwegs sind.

La mobilità notturna varia in base alla situazione professionale. Mentre gli studenti e le studentesse sono più frequentemente in giro fino a mezzanotte o fino alle 2:00, le persone occupate mostrano quote complessivamente più elevate nelle fasce orarie notturne più tarde. Dalle risposte aperte emerge inoltre che, in particolare, le persone che lavorano su turni si spostano spesso in questi orari.

20. Hauptverkehrsmittel zur Fortbewegung in der Nacht - 2026

Mezzo di trasporto principale utilizzato durante la notte - 2026



Nachts dominiert vor allem der PKW als Transportmittel junger Menschen. Öffentliche

Di notte l'automobile rappresenta il principale mezzo di trasporto utilizzato dai giovani. I mezzi

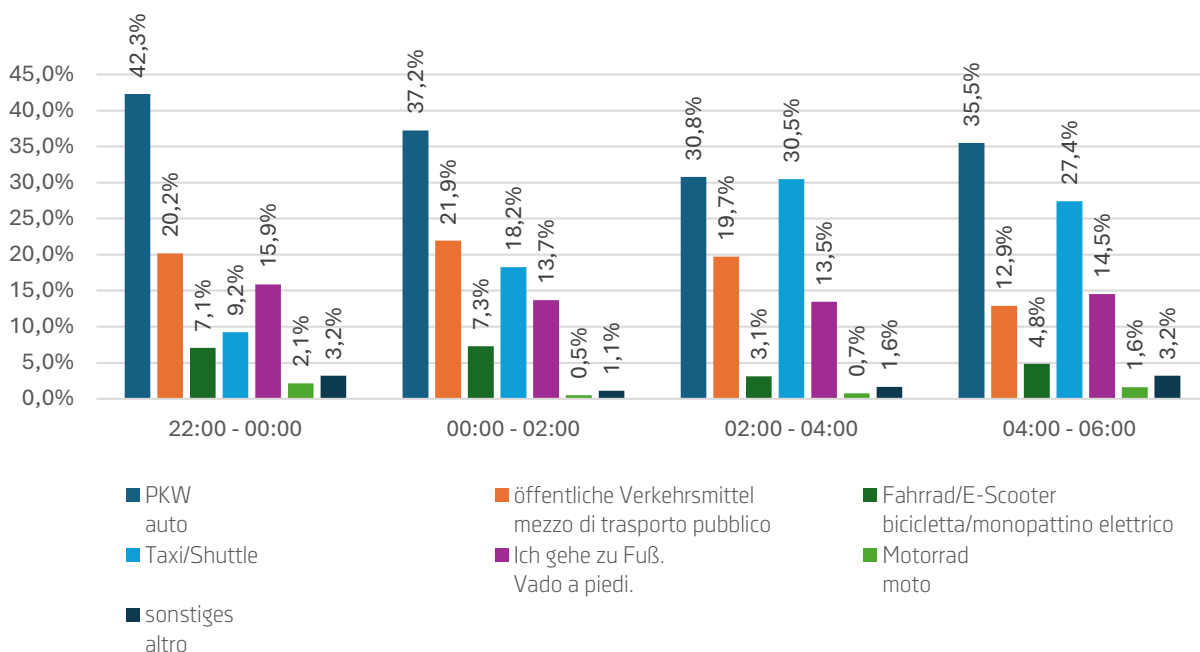
Verkehrsmittel werden hingegen nur von rund 20 % der Befragten genutzt und liegen damit gleichauf mit Taxi- bzw. Shuttleangeboten. Mit zunehmendem Alter gewinnt der PKW auch in der Nachtmobilität deutlich an Bedeutung. Gleichzeitig bevorzugen jüngere Altersgruppen häufiger öffentliche Verkehrsmittel sowie Taxi- und Shuttleangebote.

Die deutlichsten Unterschiede zeigen sich zwischen Bozen und den übrigen Bezirksgemeinschaften. In Bozen werden nachts häufiger öffentliche Verkehrsmittel genutzt, während in den anderen Bezirken der PKW stärker dominiert. Gleichzeitig gewinnen Taxi- und Shuttleangebote außerhalb Bozens deutlich an Bedeutung.

pubblici vengono invece utilizzati solo da circa il 20 % delle persone partecipanti, attestandosi su valori simili a quelli dei servizi taxi e shuttle. Con l'aumentare dell'età, l'automobile assume un ruolo sempre più centrale anche nella mobilità notturna. Le fasce d'età più giovani ricorrono invece più frequentemente ai mezzi pubblici e ai servizi taxi o shuttle.

Le differenze più marcate emergono tra Bolzano e le altre comunità comprensoriali. A Bolzano i mezzi pubblici vengono utilizzati più frequentemente anche durante la notte, mentre negli altri comprensori prevale maggiormente l'automobile. Allo stesso tempo, fuori da Bolzano assumono una rilevanza più significativa anche i servizi taxi e shuttle.

Hauptverkehrsmittel zur Fortbewegung in der Nacht nach Uhrzeit der nächtlichen Heimkehr – 2026
Mezzo di trasporto principale utilizzato durante la notte per orario di rientro dopo le uscite serali - 2026



Mit fortschreitender Nacht gewinnen Taxi- und Shuttleangebote deutlich an Bedeutung, insbesondere zwischen 02:00 und 06:00 Uhr. Gleichzeitig bleibt der PKW das meistgenutzte Verkehrsmittel, während die Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel in den späteren Nachtstunden abnimmt.

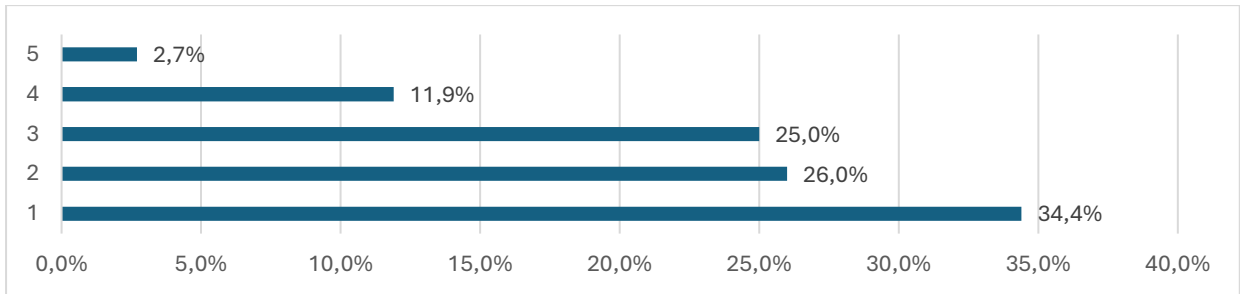
Con il progredire della notte, i servizi taxi e shuttle assumono un'importanza sempre maggiore, in particolare tra le 02:00 e le 06:00. Allo stesso tempo, l'automobile rimane il mezzo di trasporto più utilizzato, mentre l'uso dei mezzi pubblici tende a diminuire nelle ore notturne più tarde.

21. Bewertung der nächtlichen Mobilität – 2026

(1 = sehr negativ; 5 = sehr positiv)

Valutazione della mobilità notturna – 2026

(1 = molto negativa; 5 = molto positiva)



Die nächtliche Mobilität wird von den Befragten überwiegend kritisch bewertet. Rund 60 % vergeben die Bewertungen 1 (sehr negativ) oder 2 (negativ), während nur ein kleiner Teil die nächtlichen Mobilitätsangebote positiv einschätzt. Die durchschnittliche Bewertung der nächtlichen Mobilität liegt bei 2,2 von 5 Punkten.

La mobilità notturna viene valutata in modo prevalentemente critico dalle persone partecipanti. Circa il 60 % assegna infatti un punteggio pari a 1 (molto negativo) o 2 (negativo), mentre solo una piccola parte esprime una valutazione positiva dell'offerta di mobilità notturna. La valutazione media della mobilità notturna si attesta a 2,2 punti su 5.

Durchschnittsbewertung / Valutazione media

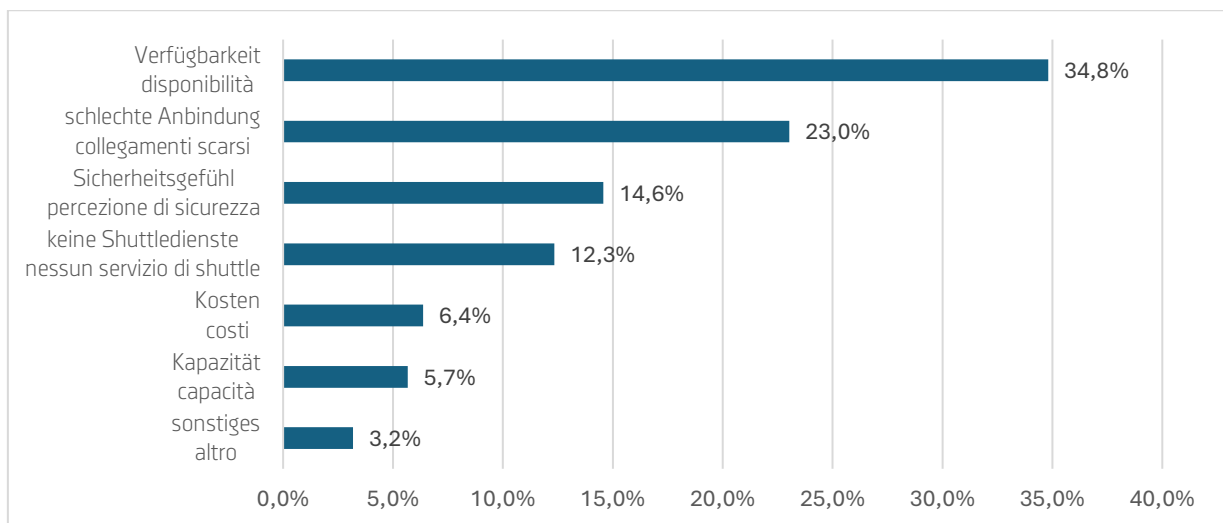


Die Bewertung der nächtlichen Mobilität fällt in den meisten Bezirksgemeinschaften überwiegend mittelmäßig aus. Besonders hohe positive Bewertungen (4 und 5) bleiben insgesamt vergleichsweise selten.

La valutazione della mobilità notturna risulta prevalentemente mediocre nella maggior parte delle comunità comprensoriali. Valutazioni particolarmente positive (4 e 5) rimangono complessivamente piuttosto rare.

22. Größte Schwierigkeiten der Nachtmobilität – 2026

Principali difficoltà della mobilità notturna – 2026

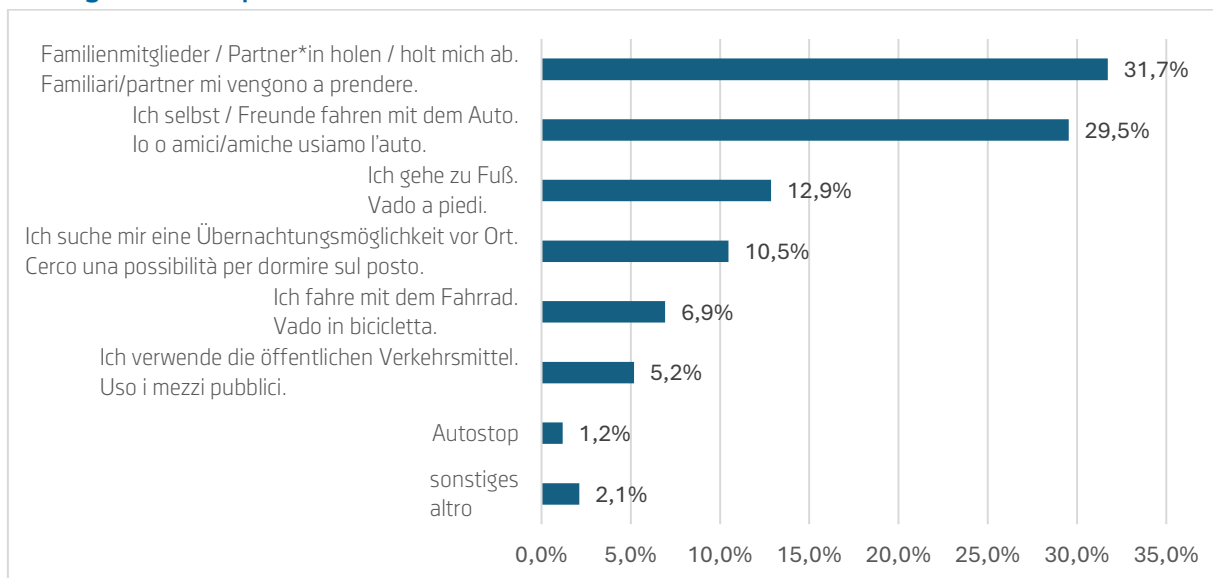


Die größten Herausforderungen der nächtlichen Mobilität liegen aus Sicht der Befragten vor allem in der mangelnden Verfügbarkeit sowie in schlechten Verbindungen. Auch das Sicherheitsgefühl und fehlende Shuttleangebote werden vergleichsweise häufig genannt.

Dal punto di vista delle persone partecipanti, le principali criticità della mobilità notturna riguardano soprattutto la scarsa disponibilità del servizio e i collegamenti insufficienti. Anche la percezione di sicurezza e la mancanza di servizi shuttle vengono menzionate con una certa frequenza.

23. Umgang mit Schwierigkeiten der Nachtmobilität – 2026

Strategie adottate per affrontare le difficoltà della mobilità notturna – 2026



Die Ergebnisse zeigen, dass Schwierigkeiten in der Nachtmobilität häufig durch private Lösungen kompensiert werden. Besonders oft übernehmen Familienmitglieder, Partner*innen oder Freund*innen den Transport, während öffentliche Verkehrsmittel vergleichsweise selten als Lösung genannt werden.

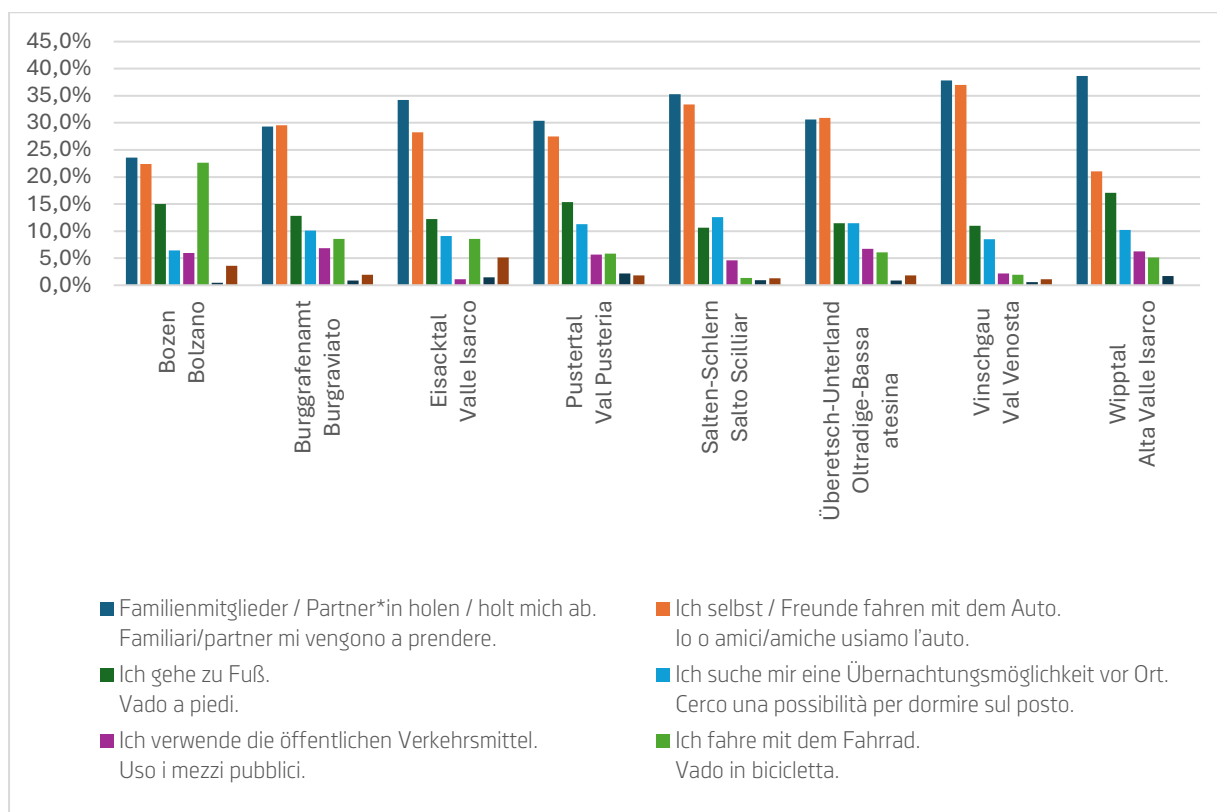
I risultati mostrano che le difficoltà legate alla mobilità notturna vengono spesso compensate attraverso soluzioni private. In particolare, il trasporto viene frequentemente garantito da familiari, partner o amici/amiche, mentre i mezzi pubblici vengono indicati solo raramente come soluzione.

In allen Bezirksgemeinschaften werden Schwierigkeiten der Nachtmobilität überwiegend durch private Lösungen bewältigt. Im Vergleich zu den anderen Bezirksgemeinschaften zeigt sich in Bozen eine etwas stärkere Nutzung alternativer Lösungen wie Fahrrad, Fußwege und öffentliche Verkehrsmittel. Dennoch werden auch dort Schwierigkeiten der Nachtmobilität überwiegend durch private Transportmöglichkeiten kompensiert.

In tutte le comunità comprensoriali le difficoltà legate alla mobilità notturna vengono affrontate prevalentemente attraverso soluzioni private. Rispetto agli altri comprensori, a Bolzano si osserva un utilizzo leggermente maggiore di soluzioni alternative come bicicletta, spostamenti a piedi e mezzi pubblici. Nonostante ciò, anche lì le difficoltà della mobilità notturna vengono compensate soprattutto tramite modalità di trasporto private.

Umgang mit Schwierigkeiten der Nachtmobilität nach Bezirksgemeinschaft – 2026

Strategie adottate per affrontare le difficoltà della mobilità notturna per comunità comprensoriale – 2026

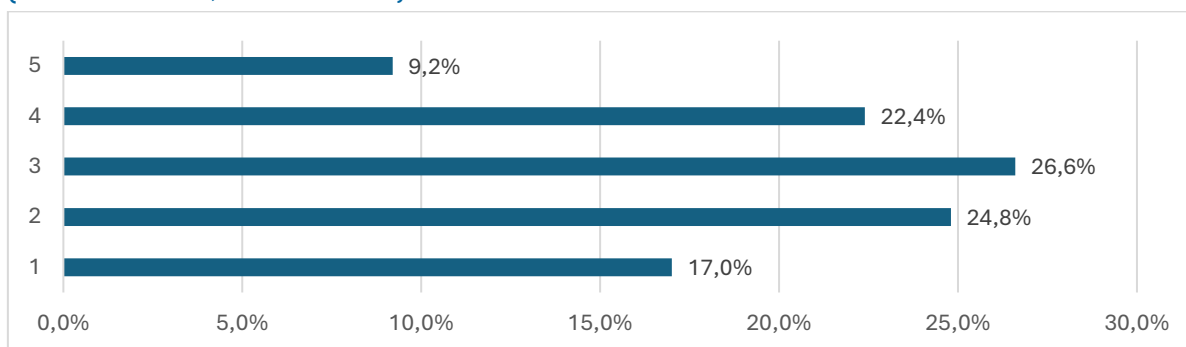


24. Sicherheitsgefühl in der Nacht – 2026

(1 = sehr unsicher, 5 = sehr sicher)

Percezione di sicurezza durante la notte – 2026

(1 = molto insicur*, 5 = molto sicur*)



Das Sicherheitsgefühl junger Menschen in der Nacht fällt insgesamt eher verhalten aus. Die durchschnittliche Bewertung liegt bei 2,8 von 5 Punkten, wobei insbesondere die mittleren und eher negativen Bewertungen überwiegen.

La percezione di sicurezza dei giovani durante la notte risulta complessivamente piuttosto contenuta. La valutazione media si attesta a 2,8 punti su 5, con una prevalenza soprattutto di giudizi intermedi o piuttosto negativi.

Durchschnittsbewertung / Valutazione media



2,8 / 5

25. Offene Anmerkungen: „Das würde ich noch gerne zum Thema nächtliche Mobilität in Südtirol sagen...“

Osservazioni aperte: “Cosa vorresti ancora dire sul tema della mobilità notturna in Alto Adige?”

Die Antworten auf die offene Fragestellung zur nächtlichen Mobilität zeigen deutlich, dass viele junge Menschen die bestehenden Angebote als unzureichend erleben. Besonders häufig genannt werden fehlende oder zu seltene Nightliner-Verbindungen, mangelnde Verfügbarkeit am Freitagabend sowie Probleme bei Anschlüssen und der Erreichbarkeit ländlicher Gebiete. Auch Sicherheitsaspekte sowie Kosten und fehlende Integration in bestehende Abonnements werden wiederholt thematisiert.

Le risposte aperte sulla mobilità notturna mostrano chiaramente come molti giovani percepiscano le offerte esistenti come insufficienti. Tra i temi citati più frequentemente emergono la mancanza o la scarsa frequenza dei nightliner, l'assenza di collegamenti il venerdì sera e le difficoltà nei collegamenti e nell'accessibilità delle aree rurali. Vengono inoltre spesso menzionati aspetti legati alla sicurezza così come costi elevati e la mancata integrazione dei servizi notturni negli abbonamenti esistenti.

Thema	Geschätzte Häufigkeit	Tema
	Frequenza stimata	
Fehlende / zu seltene Nightliner	ca. 35–40 %	Nightliner assenti o troppo poco frequenti
Fehlende Angebote am Freitag / unter der Woche	ca. 25–30 %	Mancanza di servizi il venerdì o durante la settimana
Schlechte Erreichbarkeit ländlicher Räume	ca. 20–25 %	Scarsa accessibilità delle aree rurali
Sicherheitsgefühl	ca. 15–20 %	Percezione di sicurezza
Anschlüsse & Zuverlässigkeit	ca. 15–20 %	Coincidenze e affidabilità del servizio
Kosten & Südtirol Pass	ca. 10–15 %	Costi e Südtirol Pass
Kapazität / Überfüllung	ca. 5–10 %	Capacità e sovraccollamento
Wunsch nach Nachtzügen / alternativen Lösungen	ca. 5–10 %	Richiesta di treni notturni o soluzioni alternative