

# quota neve



n. 236 September - Oktober 2026

- 4 Mehr als 147 Personen-Seilbahnanlagen weltweit im Jahr 2025 *G. Marchelli*
- 10 Zwei neue Garaventa-Bahnen erschliessen Vietnams höchsten Berg
- 12 Die Standseilbahn des Turms des Olympiastadions von Montréal modernisiert
- 14 Die Salzbergbahn in Hallstatt
- 17 DoloMeet Home Card:  
Die Gästekarte für Zweitwohnungsbesitzer
- 18 Nachhaltige Trails aus dem vorhandenen Untergrund bauen: die Erfahrung des Paganella Bike Parks mit Maschinen von Seppi M.
- 21 Von Airolo nach Andermatt mit Seilbahnen
- 22 Erstes RopeTwin-System von Bartholet in Betrieb genommen
- 23 Pilotprojekt im Schnalstal zur Schneekonservierung mit innovativen Geotextilien
- 24 Auf dem Titlis ist Europas höchster begehbare Turm in Betrieb
- 26 Doppelmayr Gruppe setzt Wachstumskurs fort. Geschäftsjahr 2025/26 mit Umsatzplus und weiterem Mitarbeiteraufbau
- 28 Presolana Ski Arena 365: Nach dem erfolgreichen Sommer blickt man mit zahlreichen Buchungen auf den Herbst
- 30 Neue Seilbahnverbindung San Martino di C. - Passo Rolle vorgestellt
- 32 Doppelmayr baut Hochleistungsseilbahn für Guatemala City
- 33 Südtirol Skiarena entsteht
- 34 Face-Nord-Kabinenbahn in Val Thorens
- 36 TR9 und TR10:  
Die überarbeitete TR-Serie setzt erneut Maßstäbe
- 37 Best ski report 2026
- 38 Seilfahrgeräte und dessen Antriebe
- 40 Mottolino wird Benefit-Unternehmen
- 41 Wenn die Arbeit extrem wird,  
liefert Merlo die passende Antwort
- 42 Manganui – Ein unberechenbares Skigebiet, das nur über eine Hängebrücke erreichbar ist

*Verantwortlicher Redakteur:*  
Giorgio Marchelli

*Redaktion:*  
Viviana Patscheider  
Gherardo Marchelli  
Giorgia Marchelli

**Verlag:** quota neve s.a.s.  
**Leitung, Verwaltung, Werbung:**  
via Prati 12  
20145 Milano  
tel. +39 02 4983120  
e-mail: [red@quotaneve.it](mailto:red@quotaneve.it)  
[www.quotaneve.it](http://www.quotaneve.it)

**Redaktion in der Höhe:**  
via del Castello 83  
32043 Cortina d'Ampezzo  
tel.+39 335 586 41 21  
e-mail: [red@quotaneve.it](mailto:red@quotaneve.it)

**quota neve** wird versendet an:

- Seilbahnbetreiber im In- und Ausland
- Betriebsleiter von Seilbahnanlagen
- Hersteller und Handelsunternehmen im In- und Ausland aus den Themenbereichen der Zeitschrift
- Skischulen
- Tourismusorganisationen im alpinen Raum
- Fachleute und Persönlichkeiten der Branche im In- und Ausland

# Together we move the future

Behind every innovation are people who share a vision, courage and experience. It is thanks to them that today's successes and tomorrow's challenges take shape.

[doppelmayr.com](https://doppelmayr.com)



# Mehr als 147 Personen-Seilbahnanlagen weltweit im Jahr 2025

GIORGIO MARCHELLI

Im Seilbahnsektor werden Statistiken nach wie vor nur unzureichend erstellt oder den Branchenakteuren zugänglich gemacht, wobei sich die Situation von Land zu Land unterscheidet.

Seit mehr als 20 Jahren veröffentlicht quota neve eine italienische Statistik über die im Vorjahr errichteten Personen-Seilbahnanlagen, die in der Januar/Februar-Ausgabe erscheint. Diese Statistik erhebt keinen Anspruch auf Vollständigkeit, gilt jedoch als zuverlässig, bedeutend und stößt auf großes Interesse. Sie ist nicht vollständig, da Quota Neve als nichtamtliche Publikation niemanden zur Auskunft verpflichten kann. Dies schmälert jedoch den Wert der Initiative nicht: Unvollständige Daten sind besser als gar keine Daten.

Um Doppelzählungen derselben Anlage in verschiedenen Jahren zu vermeiden, wird überprüft, dass eine Anlage nicht bereits in den Jahresübersichten früherer Jahre enthalten ist.

Seit dem Jahr 2000 wurde die Initiative auf einen internationalen, praktisch weltweiten Rahmen ausgeweitet. Das von Quota Neve in Italien angewandte Verfahren wurde auf internationaler Ebene übernommen. Für jede Anlage werden folgende Daten erhoben: Standort, Name, Anlagentyp, Kabinenkapazität, Höhenunterschied, Streckenlänge und Förderleistung.

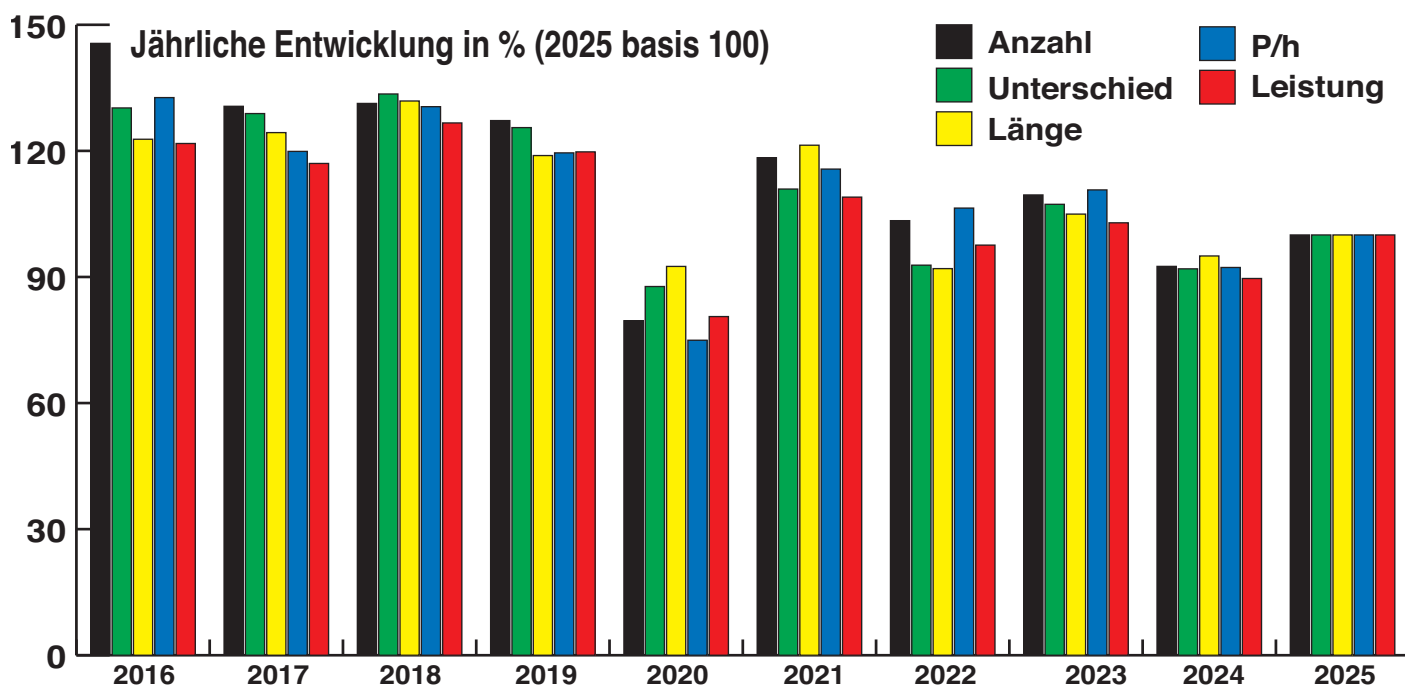
Wie bereits erwähnt, werden ausschließlich Personen-Seilbahnanlagen berücksichtigt. Niedrigseil-Schlepplifte,

Télécordes, Förderbänder sowie Materialseilbahnen und Schrägaufzüge bleiben aufgrund ihrer besonderen Eigenschaften und abweichenden Bewertungskriterien unberücksichtigt.

Die Daten wurden anhand direkter oder indirekter Angaben der Hersteller sowie anhand der uns zugänglichen Statistiken erhoben. Der überwiegende Teil der weltweiten Produktion entfällt auf wenige Alpenhersteller; deren Daten reichen aus, um dieser Erhebung eine hohe Aussagekraft zu verleihen. Die beiden größten alpinen Herstellergruppen beherrschen darüber hinaus nahezu den gesamten nordamerikanischen Markt.

Für eine weltweite Abdeckung bestehen allerdings Lücken in Japan, China, Russland und Indien, deren Skigebietssektor noch weitgehend eigenständig und vom internationalen Markt getrennt ist. Aufgrund dieser möglichen Lücken sprechen wir lieber von einer internationalen Datensammlung als von einer vollständigen Statistik.

Als neue **Personen-Seilbahnanlagen des Jahres 2025 wurden 147 Anlagen** erfasst (136 im Jahr 2024, 161 im Jahr 2023, 152 im Jahr 2022, 172 im Jahr 2021, 117 im Jahr 2020, 187 im Jahr 2019, 193 im Jahr 2018, 192 im Jahr 2017, 214 im Jahr 2016, 188 im Jahr 2015, 166 im Jahr 2014, 223 im Jahr 2013, 197 im Jahr 2012, 218 im Jahr 2011, 216 im Jahr 2010), mit einer **Gesamtförderleistung von 101 Mio. m/h** (91 m/jahr 2024, 105 im Jahr 2023, 99 im Jahr 2022, 106 im Jahr



2021, 82 im jahr 2020, 122 im jahr 2019, 129 im jahr 2018, 119 im jahr 23017, 124 im jahr 2016, 124 im jahr 2015,112 im jahr 2014,128 im jahr 2013, 101 im jahr 2012, 118 im jahr 2011, 126 im jahr 2010), **einem Gesamt-Höhenunterschied von 46 km** (42 im jahr 2024, 49 im jahr 2023, 43 im jahr 2022, 50 im jahr 2021, 40 im jahr 2020, 58 im jahr 2019, 61 im jahr 2018, 59 im jahr 2017, 60 im jahr 2016, 63 im jahr 2015, 54 im jahr 2014; 65 im jahr 2013, 54 im jahr 2012, 58 im jahr 2011, 68 im jahr 2010), **einer Gesamtlänge von 193 km** (183 im jahr 2024, 203 im jahr 2023, 178 im jahr 2022, 234 im jahr 2021, 117 im jahr 2020, 230 im jahr 2019, 255 im jahr 2018, 240 im jahr 2017, 221 im jahr 2014; 237 im jahr 2016, 233 im jahr 2015, 252 im jahr 2013, 211 im jahr 2012, 234 im jahr 2011, 262 im jahr 2010), und **einer Gesamtförderkapazität von 297.000 P/h** (274 im jahr 2024, 329 im jahr 2023, 316 im jahr 2022, 336 im jahr 2021, 223 im jahr 2020, 355 im jahr 2019, 388 im jahr 2018, 356 im jahr 2017, 394 im jahr 2016, 355, im jahr 2015, 324 im jahr 2014; 395 im jahr 2013, 341 im jahr 2012, 375 im jahr 2011, 374 im jahr 2010).

Alle 147 im Jahr 2025 identifizierten Neuanlagen sind am Ende dieses Artikels aufgeführt.

Die wichtigsten Datenquellen waren die jährlichen Unternehmenspublikationen über die im jeweiligen Jahr errichteten Anlagen (Doppelmayr, Leitner und Poma), die oben erwähnte italienische Statistik von Quota Neve sowie die Internetseiten der einzelnen Hersteller. Damit ergibt sich eine nahezu vollständige Erfassung der Alpenländer, in denen neben den führenden Herstellern nur wenige weitere Unternehmen mit nennenswerter Bedeutung im Bereich der Personenbeförderung tätig sind. Es fällt jedoch auf, dass kleinere Hersteller ihre Projekte zunehmend seltener veröffentlichen. Für andere Länder sind zwar lokale Hersteller bekannt, sie spielen auf dem Weltmarkt jedoch nur eine untergeordnete Rolle und nehmen an den wichtigsten Fachmessen nicht teil.

Im Sinne des Grundsatzes „Lieber unvollständige Daten als gar keine Daten“ sind wir überzeugt, eine interessante

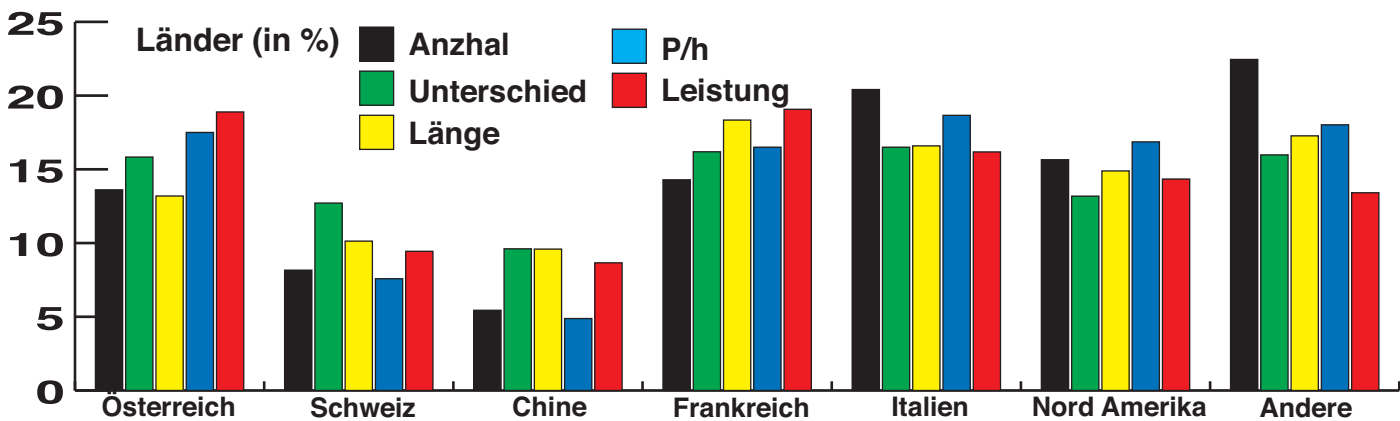
und aussagekräftige Analyse vorzulegen, zumal sie weltweit einzigartig ist und schätzungsweise mehr als 90–95 % des Marktes abdeckt.

Ein weiteres Problem betrifft die Genauigkeit der Daten: Sie stammen aus Unternehmensquellen und können daher – manchmal auch unbeabsichtigt – optimistisch ausfallen. Dieser Hinweis soll lediglich zur üblichen Vorsicht bei der Interpretation der Zahlen anregen.

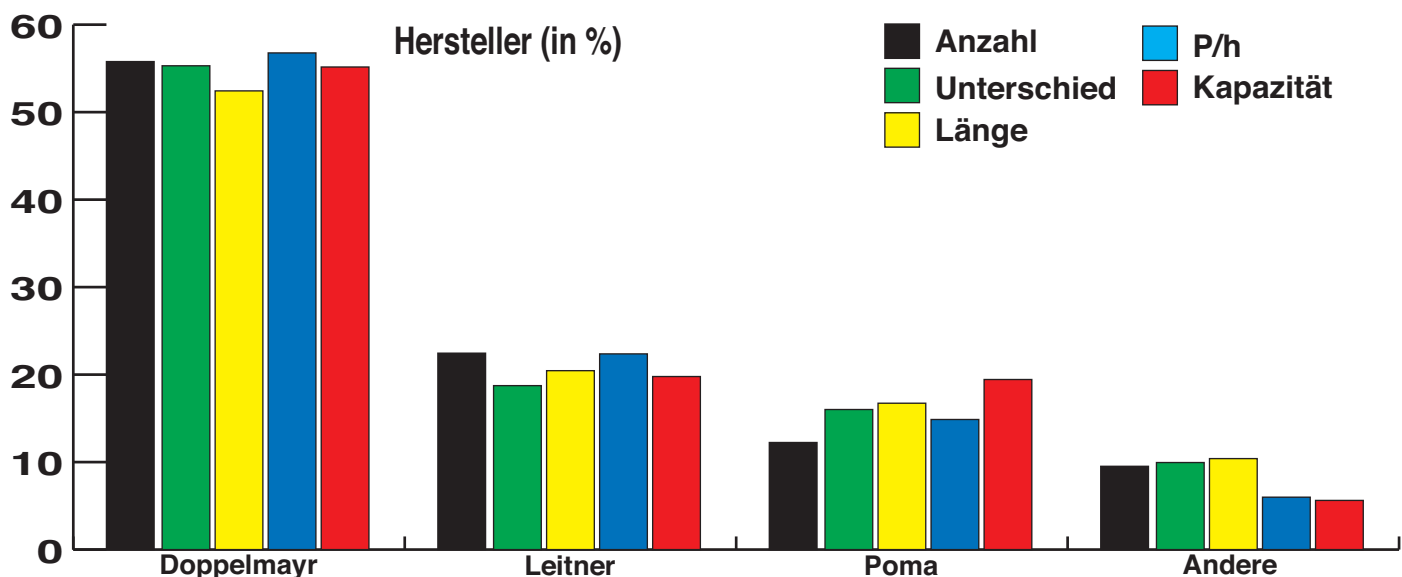
Tabellen und Grafiken wurden nach verschiedenen Kriterien erstellt: Anzahl der Anlagen, Höhenunterschied, Streckenlänge, Förderleistung und Förderpotenzial (Förderleistung x Höhenunterschied jeder einzelnen Anlage). Dieses Verfahren wurde gewählt, weil die Diskussion darüber, welcher Parameter sich am besten zur Bewertung von Gesamtwerten eignet, nach wie vor offen ist.

Die Anzahl der Anlagen ist zwar der einfachste Indikator, jedoch ist es fragwürdig, einen Anfänger-Schlepplift und eine Gondelbahn mit 1.000 m Höhenunterschied und mehreren Tausend Personen pro Stunde gleich zu bewerten. Im Bereich der Wintersportanlagen besitzt das Förderpotenzial – das Produkt aus Höhenunterschied und Förderleistung – eine gewisse Logik, da es die dem Skifahrer zur Verfügung gestellte Abfahrtsenergie beschreibt. Es gibt jedoch auch Tal-, Verbindungs- und urbane Anlagen, bei denen der geringe oder fehlende Höhenunterschied nach diesem Kriterium zu stark ins Gewicht fällt. Hier erscheinen Streckenlänge und Förderleistung aussagekräftiger.

Aufgrund dieser Schwierigkeiten wurde bewusst darauf verzichtet, einen Parameter gegenüber einem anderen zu bevorzugen. Jeder Leser kann selbst entscheiden, welcher Aspekt für ihn am aussagekräftigsten ist. In einigen Grafiken (etwa nach Ländern oder Herstellern) gleichen sich die verschiedenen Kriterien gegenseitig aus, sodass die Balkenhöhen relativ ähnlich ausfallen. Für die Anlagentypen gilt dies jedoch nicht, da Schlepplifte hinsichtlich Höhenunterschied und Streckenlänge grundsätzlich anders aufgebaut sind als Pendelbahnen und sich ebenso



| WERTE  |         |         |         |             | Landen | PROZENTSÄTZE |         |        |        |          |
|--------|---------|---------|---------|-------------|--------|--------------|---------|--------|--------|----------|
| Anzahl | Unters. | Länge   | P/h     | Leistung    |        | Anzahl       | Unters. | Länge  | P/h    | Leistung |
| 20     | 7.290   | 25.468  | 51.954  | 19.198.478  | A      | 13,61        | 15,83   | 13,19  | 17,50  | 18,89    |
| 12     | 5.852   | 19.563  | 22.500  | 9.593.100   | CH     | 8,16         | 12,71   | 10,13  | 7,58   | 9,44     |
| 8      | 4.426   | 18.522  | 14.500  | 8.800.200   | CHN    | 5,44         | 9,61    | 9,59   | 4,88   | 8,66     |
| 21     | 7.455   | 35.405  | 48.990  | 19.382.640  | F      | 14,29        | 16,19   | 18,34  | 16,50  | 19,07    |
| 30     | 7.598   | 32.030  | 55.417  | 16.447.152  | I      | 20,41        | 16,50   | 16,59  | 18,66  | 16,18    |
| 23     | 6.068   | 28.751  | 50.060  | 14.575.123  | N.A.   | 15,65        | 13,18   | 14,89  | 16,86  | 14,34    |
| 33     | 7.356   | 33.357  | 53.489  | 13.633.560  | Altri  | 22,45        | 15,98   | 17,27  | 18,02  | 13,41    |
| 147    | 46.045  | 193.096 | 296.910 | 101.630.253 |        | 100,00       | 100,00  | 100,00 | 100,00 | 100,00   |



| WERTE    |         |         |         |          |            | PROZENTSÄTZE |         |        |        |          |
|----------|---------|---------|---------|----------|------------|--------------|---------|--------|--------|----------|
| Anzahl   | Unters. | Länge   | P/h     | Leistung | Landen     | Anzahl       | Unters. | Länge  | P/h    | Leistung |
| 8225.465 | 101.231 | 168.557 | 56.055  | 686      | Doppelmayr | 55,30        | 52,43   | 56,77  | 55,16  |          |
| 33       | 8.628   | 39.484  | 66.418  | 20.103   | 552        | Leitner      | 22,45   | 18,74  | 20,45  | 19,78    |
| 18       | 7.371   | 32.308  | 44.140  | 19.761   | 640        | Poma         | 12,24   | 16,01  | 16,73  | 19,44    |
| 14       | 4.581   | 20.073  | 17.795  | 5.709    | 375        | Altri        | 9,52    | 9,95   | 10,40  | 5,62     |
| 147      | 46.045  | 193.096 | 296.910 | 101.630  | 253        |              | 100,00  | 100,00 | 100,00 | 100,00   |

deutlich von kuppelbaren Anlagen hinsichtlich der Förderleistung unterscheiden.

Da die verschiedenen Kenngrößen (Anzahl, Höhenunterschied, Streckenlänge, Förderleistung und Förderpotenzial) sehr unterschiedliche Größenordnungen aufweisen, werden in Tabellen und Grafiken Prozentwerte bezogen auf den jeweiligen Gesamtwert verwendet, um Vergleiche zwischen den verschiedenen Parametern zu ermöglichen.

| Länder Codes |               | Länder Codes |              |
|--------------|---------------|--------------|--------------|
| A            | Österreich    | NZ           | Neuseeland   |
| AUS          | Australien    | OM           | Oman         |
| AZ           | Aserbaidschan | PL           | Polen        |
| CH           | Schweiz       | RCH          | Chile        |
| CHN          | China         | FIN          | Finnland     |
| CND          | Kanada        | GR           | Griechenland |
| CO           | Kolumbien     | I            | Italien      |
| D            | Deutschland   | KG           | Kirghizistan |
| E            | Spanien       | N            | Norwegen     |
|              |               | SK           | Slowakei     |
|              |               | USA          | USA          |
|              |               | UZ           | Uzbekistan   |

## Länder

Die Länder werden anhand der internationalen Kraftfahrzeugkennzeichen identifiziert. Für Tabellen und Grafiken wurden die vier wichtigsten Alpenländer sowie Nordamerika (NA) und China besonders hervorgehoben, da sie rund 70 % der Anlagenzahl und mehr als 80 % des gesamten Förderpotenzials repräsentieren. Allerdings gehen diese Anteile in den letzten Jahren aufgrund des Wachstums anderer Länder kontinuierlich zurück.

| Land      | Anzahl       | Höhenu.       | Länge         | P/h           | Leistung   |
|-----------|--------------|---------------|---------------|---------------|------------|
| KG        | 2            | 769           | 2.713         | 4.800         | 1.845.600  |
| N         | 2            | 696           | 4.066         | 4.868         | 1.844.400  |
| D         | 6            | 942           | 3.871         | 9.441         | 1.617.422  |
| AZ        | 1            | 876           | 3.003         | 1.600         | 1.401.600  |
| NZ        | 2            | 509           | 1.779         | 4.211         | 1.294.430  |
| S         | 8            | 881           | 4.713         | 8.704         | 1.036.189  |
| AUS       | 1            | 309           | 1.294         | 3.000         | 927.000    |
| CO        | 1            | 283           | 2.328         | 2.100         | 594.300    |
| FIN       | 1            | 192           | 980           | 2.800         | 537.600    |
| E         | 1            | 327           | 824           | 1.613         | 527.451    |
| PL        | 1            | 170           | 722           | 2.750         | 467.500    |
| SK        | 1            | 190           | 1.004         | 2.400         | 456.000    |
| GR        | 2            | 367           | 1.574         | 2.212         | 433.088    |
| UZ        | 1            | 352           | 2.084         | 800           | 281.600    |
| RCH       | 1            | 180           | 982           | 1.200         | 216.000    |
| RO        | 1            | 312           | 560           | 490           | 152.880    |
| OM        | 1            | 1             | 860           | 500           | 500        |
| <b>33</b> | <b>7.356</b> | <b>33.357</b> | <b>53.489</b> | <b>13.633</b> | <b>560</b> |

## Hersteller

In der Grafik werden die Gesamtwerte der einzelnen Kennzahlen für die wichtigsten Hersteller dargestellt, die im Rahmen dieser Erhebung rund 90 % der weltweiten Produktion auf sich vereinen.

Im Jahr 2025 bestätigt sich die deutliche Marktführerschaft der Doppelmayr-Gruppe noch stärker: Sämtliche Kennzahlen liegen bei über 50 % des Gesamtmarktes.

Die weiteren erfassten Hersteller sind:

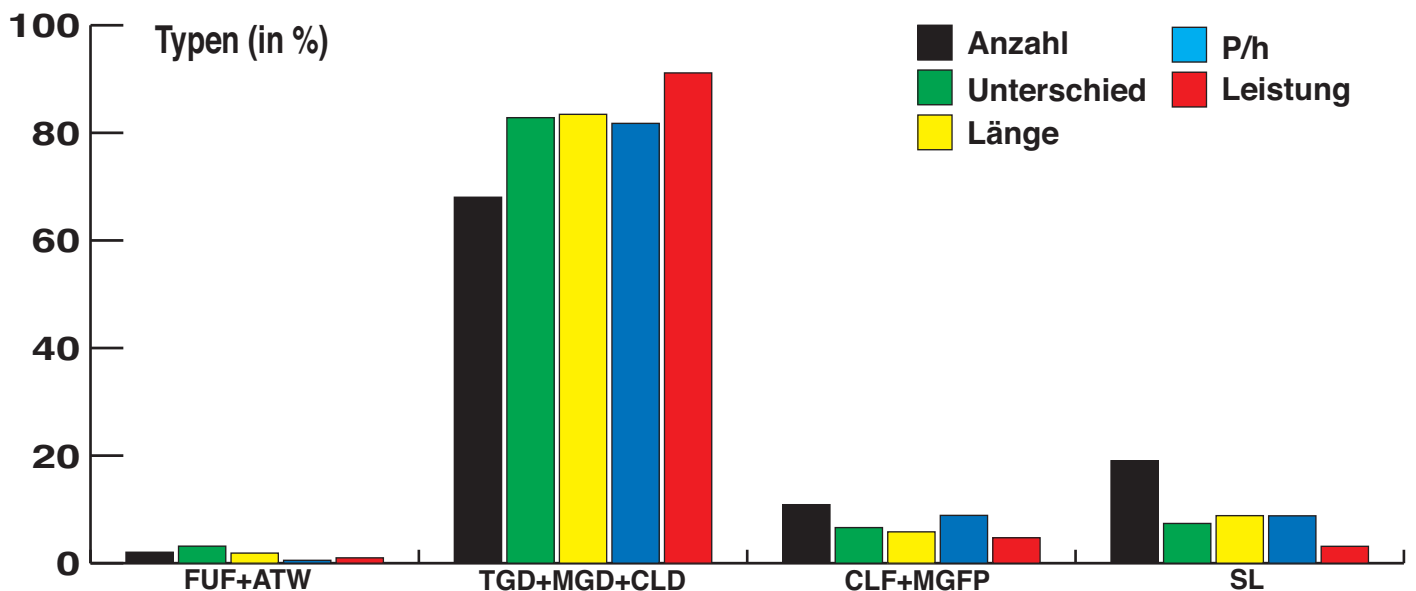
| Hersteller | Anzahl       | Höhenu.       | Länge         | P/h          | Leistung   |
|------------|--------------|---------------|---------------|--------------|------------|
| Bartholet  | 6            | 2.907         | 13.027        | 8.300        | 3.624.100  |
| CCM        | 4            | 1.089         | 4.268         | 4.795        | 1.343.575  |
| MND        | 2            | 376           | 1.310         | 2.900        | 553.600    |
| Graffer    | 2            | 209           | 1.800         | 1.468        | 188.100    |
| <b>14</b>  | <b>4.581</b> | <b>20.405</b> | <b>17.463</b> | <b>5.709</b> | <b>375</b> |

## Anlagentypen

Auch im Jahr 2025 bestätigt sich der Trend hin zu kuppelbaren Anlagen, insbesondere 6er-Sesselbahnen und 10er-Gondelbahnen. Kuppelbare Anlagen machen mehr als 60 % aller 2025 errichteten Anlagen aus und erreichen 91 % des gesamten Förderpotenzials.

Die detaillierte Aufschlüsselung lautet:

| Typen Codes               |                           |
|---------------------------|---------------------------|
| ATW Pendelbahn            | MGD Kuppelbare Gondelbahn |
| CLD Kuppelbare Sesselbahn | MGFD Pulsé                |
| CLF Fixe Sesselbahn       | SL Schlepplift            |
| INE Schrägaufzug          | TGD 3Seil Bahn            |



| WERTE  |         |         |         |             |             | PROZENTSÄTZE |         |        |        |          |
|--------|---------|---------|---------|-------------|-------------|--------------|---------|--------|--------|----------|
| Anzahl | Unters. | Länge   | P/h     | Leistung    | Landen      | Anzahl       | Unters. | Länge  | P/h    | Leistung |
| 3      | 1.459   | 3.638   | 1.610   | 1.016.720   | FUF + ATW   | 2,04         | 3,17    | 1,88   | 0,54   | 1,00     |
| 100    | 38.136  | 161.122 | 242.753 | 92.622.525  | TGD+MGD+CLD | 68,03        | 82,82   | 83,44  | 81,76  | 91,14    |
| 16     | 3.048   | 11.265  | 26.402  | 4.803.689   | CLF + MGFP  | 10,88        | 6,62    | 5,83   | 8,89   | 4,73     |
| 28     | 3.402   | 17.071  | 26.145  | 3.187.319   | SL          | 19,05        | 7,39    | 8,84   | 8,81   | 3,14     |
| 147    | 46.045  | 193.096 | 296.910 | 101.630.253 |             | 100,00       | 100,00  | 100,00 | 100,00 | 100,00   |

| Typ                                           | Plätze | Anzahl | Höhenu. | Länge  | P/h     | Leistung   | Länge (in m)                         |                  |            |       |
|-----------------------------------------------|--------|--------|---------|--------|---------|------------|--------------------------------------|------------------|------------|-------|
| FUF                                           | 100    | 1      | 1.035   | 2.774  | 800     | 828.000    | F                                    | La Plagne        | Poma       | 4.511 |
| ATW                                           |        | 2      | 424     | 864    | 810     | 188.720    | CHN                                  | Anqing City      | Doppelmayr | 3.153 |
| TGD                                           |        | 2      | 1.404   | 4.310  | 4.600   | 3.507.200  | AZ                                   | Shahdag          | Doppelmayr | 3.003 |
| MGD                                           | 12     | 1      | 54      | 3.000  | 1.500   | 81.000     | CHN                                  | Shangrao City    | Doppelmayr | 2.965 |
| MGD                                           | 10     | 40     | 15.819  | 74.347 | 96.560  | 38.936.630 | CH                                   | Lauterbrunnen    | Doppelmayr | 2.774 |
| MGD                                           | 8      | 14     | 7.767   | 27.256 | 25.040  | 14.539.700 | F                                    | Oz-en-Oisans     | Poma       | 2.593 |
| MGD                                           | 6      | 1      | 108     | 698    | 1.500   | 162.000    | I                                    | Campitello di F. | Doppelmayr | 2.572 |
| CLD                                           | 8      | 8      | 2.025   | 8.917  | 27.600  | 7.091.800  | CH                                   | Monte Tamaro     | Bartholet  | 2.527 |
| CLD                                           | 6      | 29     | 9.415   | 35.185 | 74.953  | 24.753.595 | F                                    | Les Arcs         | Poma       | 2.045 |
| CLD                                           | 4      | 5      | 1.544   | 7.409  | 11.000  | 3.550.600  | CHN                                  | xiling           | Poma       | 1.990 |
| MGFP4x3x8                                     | 1      | 336    | 980     | 458    | 153.888 |            |                                      |                  |            |       |
| CLF                                           | 6      | 1      | 68      | 437    | 1.814   | 123.352    | <b>Förderkapazität (in Personen)</b> |                  |            |       |
| CLF                                           | 4      | 12     | 2.220   | 8.558  | 21.451  | 3.845.464  | F                                    | Les Gets         | Poma       | 4.200 |
| CLF                                           | 3      | 1      | 335     | 873    | 1.799   | 602.665    | A                                    | Ischgl           | Doppelmayr | 4.200 |
| CLF                                           | 2      | 1      | 89      | 417    | 880     | 78.320     | N                                    | Trysil           | Leitner    | 4.000 |
| SL                                            | 2      | 12     | 1.709   | 8.345  | 13.397  | 1.891.566  | A                                    | Sölden           | Doppelmayr | 4.000 |
| SL                                            | 1      | 16     | 1.693   | 8.726  | 12.748  | 1.295.753  | A                                    | Sölden           | Doppelmayr | 3.800 |
| <b>147 46.045 193.096 296.910 101.630.253</b> |        |        |         |        |         |            | CH                                   | Zermatt          | Leitner    | 3.400 |
|                                               |        |        |         |        |         |            | I                                    | Arabba           | Leitner    | 3.400 |
|                                               |        |        |         |        |         |            | F                                    | Alpe d'Huez      | Poma       | 3.400 |
|                                               |        |        |         |        |         |            | D                                    | Garmisch-P       | Doppelmayr | 3.400 |
|                                               |        |        |         |        |         |            | A                                    | Ischgl           | Doppelmayr | 3.400 |

Die 10 Anlagen mit den höchsten Einzelwerten in verschiedenen Kriterien sind:

#### Höhenunterschied (in m)

|     |                  |            |       |
|-----|------------------|------------|-------|
| CH  | Monte Tamaro     | Bartholet  | 1.052 |
| CH  | Lauterbrunnen    | Doppelmayr | 1.035 |
| CHN | Shangrao City    | Doppelmayr | 1.012 |
| I   | Campitello di F. | Doppelmayr | 980   |
| F   | Les Arcs         | Poma       | 919   |
| AZ  | Shahdag          | Doppelmayr | 876   |
| CHN | Anqing City      | Doppelmayr | 813   |
| CHN | xiling           | Poma       | 786   |
| F   | La Plagne        | Poma       | 781   |
| F   | Oz-en-Oisans     | Poma       | 756   |

#### Leistung (Förderkapazität x Höhenunterschied in m)

|     |                  |            |           |
|-----|------------------|------------|-----------|
| I   | Campitello di F. | Doppelmayr | 2.744.000 |
| CHN | Shangrao City    | Doppelmayr | 2.530.000 |
| F   | La Plagne        | Poma       | 2.452.340 |
| F   | Oz-en-Oisans     | Poma       | 2.041.200 |
| F   | Orcière M. 1850  | Poma       | 1.917.000 |
| A   | Zell am Ziller   | Doppelmayr | 1.915.220 |
| CHN | xiling           | Poma       | 1.886.400 |
| F   | Châtel           | Poma       | 1.797.000 |
| A   | Altenmarkt im P. | Doppelmayr | 1.702.000 |
| F   | Les Arcs         | Poma       | 1.654.200 |

# Die 147 erfassten Seilbahnanlagen

| Land | Ort              | Hersteller | Typ | P.Hohe | u.Länge.    | P/h   | Land | Ort               | Hersteller | Typ | P.Hohe | u.Länge.  | P/h   |
|------|------------------|------------|-----|--------|-------------|-------|------|-------------------|------------|-----|--------|-----------|-------|
| A    | Altenmarkt im P. | Doppelmayr | MGD | 10     | 740 2.122   | 2.300 | D    | Garmisch-P        | Doppelmayr | CLD | 8      | 167 894   | 3.400 |
| A    | Bürserberg       | Doppelmayr | MGD | 10     | 617 1.830   | 2.500 | D    | Philippseut       | Leitner    | CLD | 6      | 299 1.211 | 1.600 |
| A    | Haus im E.       | Leitner    | MGD | 10     | 530 1.595   | 2.800 | D    | Steinach          | Doppelmayr | CLD | 6      | 151 500   | 2.198 |
| A    | Naßfeld          | Doppelmayr | MGD | 10     | 475 1.675   | 3.000 | D    | Philippseut       | Leitner    | CLF | 4      | 105 475   | 1.400 |
| A    | Berwang          | Doppelmayr | MGD | 10     | 286 877     | 2.400 | D    | Schneizlreuth     | Doppelmayr | SL  | 2      | 108 487   | 523   |
| A    | Zell am Ziller   | Doppelmayr | MGD | 8      | 731 1.892   | 2.620 | E    | Cerler            | Doppelmayr | CLF | 4      | 327 824   | 1.613 |
| A    | Zell am Ziller   | Doppelmayr | MGD | 8      | 434 1.739   | 2.620 | F    | Ajaccio           | Poma       | MGD | 12     | 54 3.000  | 1.500 |
| A    | Rennweg am K.    | Doppelmayr | MGD | 8      | 564 1.599   | 2.000 | F    | La Plagne         | Poma       | MGD | 10     | 781 4.511 | 3.140 |
| A    | Sölden           | Doppelmayr | CLD | 8      | 389 1.696   | 3.800 | F    | Oz-en-Oisans      | Poma       | MGD | 10     | 756 2.593 | 2.700 |
| A    | Sölden           | Doppelmayr | CLD | 8      | 262 1.086   | 4.000 | F    | Les Arcs          | Poma       | MGD | 10     | 919 2.045 | 1.800 |
| A    | Ischgl           | Doppelmayr | CLD | 8      | 238 1.265   | 4.200 | F    | Meribel Mottaret  | Leitner    | MGD | 10     | 533 1.936 | 2.600 |
| A    | Schladming       | Doppelmayr | CLD | 8      | 266 792     | 3.000 | F    | Courchevel        | Poma       | MGD | 10     | 479 1.698 | 2.400 |
| A    | Ischgl           | Doppelmayr | CLD | 8      | 139 348     | 3.400 | F    | Les Gets          | Poma       | MGD | 10     | 268 785   | 4.200 |
| A    | Waidring         | Doppelmayr | CLD | 6      | 547 1.881   | 2.400 | F    | Alpe d'Huez       | Poma       | MGD | 10     | 285 1.684 | 3.400 |
| A    | Damüls           | Doppelmayr | CLD | 6      | 267 1.374   | 2.800 | F    | Combloux          | Doppelmayr | MGD | 10     | 340 1.940 | 2.150 |
| A    | Gosau            | Leitner    | CLD | 6      | 258 951     | 2.414 | F    | Val Thorens       | Doppelmayr | MGD | 10     | 319 1.128 | 1.800 |
| A    | Gosau            | Leitner    | CLD | 6      | 145 573     | 2.221 | F    | Île-de-France     | Doppelmayr | MGD | 10     | 38 1.308  | 2.000 |
| A    | Fieberbrunn      | Doppelmayr | CLF | 6      | 68 437      | 1.814 | F    | Île-de-France     | Doppelmayr | MGD | 10     | 5 1.340   | 2.000 |
| A    | Feichten         | Leitner    | SL  | 2      | 133 630     | 1.197 | F    | Île-de-France     | Doppelmayr | MGD | 10     | 0 1.774   | 2.000 |
| A    | St. Corona am W. | Doppelmayr | SL  | 1      | 201 1.106   | 468   | F    | Orcière M. 1850   | Poma       | CLD | 6      | 639 1.975 | 3.000 |
| AUS  | Perisher         | Doppelmayr | CLD | 6      | 309 1.294   | 3.000 | F    | Châtel            | Poma       | CLD | 6      | 599 1.715 | 3.000 |
| AZ   | Shahdag          | Doppelmayr | MGD | 10     | 876 3.003   | 1.600 | F    | Les Carroz d'A.   | Poma       | CLD | 6      | 417 1.442 | 2.600 |
| CDN  | Coldwater        | Doppelmayr | CLD | 6      | 111 679     | 3.000 | F    | Crest Voland      | Poma       | CLD | 6      | 375 1.548 | 2.600 |
| CDN  | Lake Luise       | Doppelmayr | CLD | 4      | 329 1.702   | 2.000 | F    | Tignes            | Leitner    | CLD | 6      | 301 1.052 | 2.400 |
| CDN  | Mont-Tremblant   | Doppelmayr | CLF | 4      | 57 425      | 1.821 | F    | Sauze             | CCM        | CLF | 4      | 298 1.598 | 2.000 |
| CH   | Lauterbrunnen    | Doppelmayr | FUF | 1001   | 0.035 2.774 | 800   | F    | Orcière M. 1850   | Poma       | SL  | 1      | 30 154    | 800   |
| CH   | Unteriberg       | Doppelmayr | TGD | 18     | 424 1.738   | 1.800 | F    | Font Romeu        | Leitner    | SL  | 1      | 19 179    | 900   |
| CH   | Anzère           | Doppelmayr | MGD | 10     | 580 1.643   | 2.000 | FIN  | Iso Syöte         | Leitner    | CLD | 6      | 192 980   | 2.800 |
| CH   | Laax Flims       | Bartholet  | MGD | 10     | 409 1.652   | 1.500 | GR   | Anilio            | Leitner    | CLD | 6      | 218 991   | 1.500 |
| CH   | Laax Flims       | Bartholet  | MGD | 10     | 92 358      | 1.500 | GR   | Anilio            | Leitner    | SL  | 1      | 149 583   | 712   |
| CH   | Monte Tamaro     | Bartholet  | MGD | 81     | 0.052 2.527 | 800   | I    | Campitello di F.  | Doppelmayr | TGD | 30     | 980 2.572 | 2.800 |
| CH   | Laax             | Doppelmayr | MGD | 8      | 356 1.159   | 2.000 | I    | San Leonardo      | Leitner    | MGD | 10     | 499 2.140 | 2.400 |
| CH   | Laax             | Doppelmayr | MGD | 8      | 452 2.484   | 1.500 | I    | Arabba            | Leitner    | MGD | 10     | 339 1.288 | 3.400 |
| CH   | Zermatt          | Leitner    | CLD | 8      | 374 1.832   | 3.400 | I    | Folgaria          | Leitner    | MGD | 10     | 469 2.726 | 2.000 |
| CH   | St. Moritz       | Leitner    | CLD | 6      | 501 1.703   | 2.400 | I    | Pila              | Leitner    | MGD | 10     | 365 2.344 | 2.400 |
| CH   | Sedrun           | Doppelmayr | CLD | 6      | 347 881     | 2.400 | I    | Pampeago          | Doppelmayr | MGD | 10     | 254 1.085 | 2.700 |
| CH   | Sedrun           | Doppelmayr | CLD | 6      | 230 812     | 2.400 | I    | Castelrotto       | Leitner    | MGD | 10     | 428 1.627 | 1.600 |
| CHN  | Mailing          | Bartholet  | MGD | 10     | 533 4.235   | 1.500 | I    | Cortina d'A.      | Doppelmayr | MGD | 10     | 224 1.310 | 3.000 |
| CHN  | Mailing          | Bartholet  | MGD | 10     | 166 1.321   | 1.500 | I    | Carezza           | Leitner    | MGD | 10     | 199 1.328 | 2.400 |
| CHN  | Shangrao City    | Doppelmayr | MGD | 81     | 0.012 2.965 | 2.500 | I    | Madonna di C.     | Doppelmayr | MGD | 10     | 150 832   | 2.600 |
| CHN  | Xiling           | Poma       | MGD | 8      | 786 1.990   | 2.400 | I    | Livigno           | Doppelmayr | CLD | 6      | 472 1.324 | 3.000 |
| CHN  | Anqing City      | Doppelmayr | MGD | 8      | 813 3.153   | 2.000 | I    | Artesina          | Leitner    | CLD | 6      | 341 1.530 | 2.700 |
| CHN  | Shao Hua         | Bartholet  | MGD | 8      | 655 2.934   | 1.500 | I    | Speikboden        | Leitner    | CLD | 6      | 364 1.252 | 2.400 |
| CHN  | Shaoyang City    | Doppelmayr | MGD | 8      | 353 1.226   | 1.600 | I    | Colfosco          | Leitner    | CLD | 6      | 304 1.065 | 2.600 |
| CHN  | Luiong           | Poma       | MGD | 6      | 108 698     | 1.500 | i    | Lizzano in B.     | CCM        | CLF | 4      | 345 1.052 | 1.200 |
| CO   | Manizales        | Leitner    | MGD | 10     | 283 2.328   | 2.100 | I    | P. San Pellegrino | Doppelmayr | CLF | 4      | 229 731   | 1.790 |
| D    | Oberried         | Doppelmayr | ATW | 15     | 112 304     | 320   | I    | Livigno           | MND        | CLF | 4      | 200 650   | 1.800 |

| Land | Ort              | Hersteller | Typ | P.Hoheu. | Länge. | P/h         | Land | Ort           | Hersteller | Typ  | P.Hoheu.    | Länge. | P/h         |
|------|------------------|------------|-----|----------|--------|-------------|------|---------------|------------|------|-------------|--------|-------------|
| I    | Fai d. Paganella | Doppelmayr | CLF | 4        | 100    | 515 1.800   | S    | Kurz_tnik     | Doppelmayr | SL   | 2           | 64     | 455 1.195   |
| I    | Sella Nevea      | Leitner    | CLF | 4        | 75     | 358 1.770   | S    | Sälen         | Doppelmayr | SL   | 2           | 61     | 335 1.198   |
| I    | Livigno          | Doppelmayr | CLF | 4        | 48     | 240 2.291   | S    | Sälen         | Doppelmayr | SL   | 1           | 53     | 464 693     |
| I    | Viaggiano        | CCM        | CLF | 2        | 89     | 417 880     | S    | Sysslebäck    | Doppelmayr | SL   | 1           | 51     | 325 694     |
| I    | Pian Benot       | CCM        | SL  | 1        | 357    | 1.201 715   | SK   | Štrbské Pleso | Leitner    | CLD  | 8           | 190    | 1.004 2.400 |
| I    | Stelvio          | Graffer    | SL  | 1        | 175    | 950 900     | USA  | Deer Valley   | Doppelmayr | MGD  | 10          | 502    | 2.149 3.000 |
| I    | Sesto Pusteria   | Leitner    | SL  | 1        | 152    | 602 892     | USA  | Big Sky       | Doppelmayr | MGD  | 10          | 457    | 2.511 3.270 |
| I    | Braies           | Leitner    | SL  | 1        | 136    | 758 900     | USA  | Park City     | Poma       | MGD  | 10          | 336    | 1.888 3.000 |
| I    | Livigno          | Doppelmayr | SL  | 1        | 103    | 393 895     | USA  | Deer Valley   | Doppelmayr | MGD  | 10          | 281    | 2.617 3.000 |
| I    | Maranza          | Leitner    | SL  | 1        | 77     | 454 900     | USA  | Saluda        | Poma       | MGD  | 8           | 27     | 522 1.500   |
| I    | Monte Pora       | Leitner    | SL  | 1        | 45     | 474 893     | USA  | Snowmass      | Poma       | CLD  | 6           | 473    | 2.326 2.800 |
| I    | San Cassiano     | Leitner    | SL  | 1        | 45     | 294 891     | USA  | Killington    | Doppelmayr | CLD  | 6           | 366    | 1.054 3.000 |
| I    | Stelvio          | Graffer    | SL  | 1        | 34     | 518 900     | USA  | Princeton     | Doppelmayr | CLD  | 6           | 288    | 1.315 2.600 |
| KG   | Almaty           | Doppelmayr | MGD | 10       | 609    | 1.843 2.400 | USA  | Deer Valley   | Doppelmayr | CLD  | 6           | 192    | 928 2.970   |
| KG   | Aimaty           | Doppelmayr | CLD | 6        | 160    | 870 2.400   | USA  | Park City     | Doppelmayr | CLD  | 4           | 474    | 1.219 2.400 |
| N    | Trysil           | Leitner    | MGD | 10       | 396    | 2.418 4.000 | USA  | Park City     | Doppelmayr | CLD  | 4           | 469    | 1.698 2.400 |
| N    | Gålå             | Doppelmayr | SL  | 2        | 300    | 1.648 868   | USA  | Park City     | Doppelmayr | CLD  | 4           | 233    | 1.056 2.400 |
| NZ   | Cardrona         | Doppelmayr | CLD | 6        | 379    | 1.237 3.000 | USA  | Snowbasin     | Poma       | CLD  | 4           | 39     | 1.734 1.800 |
| NZ   | W_naka           | Doppelmayr | SL  | 2        | 130    | 542 1.211   | USA  | Pipestem      | Doppelmayr | MGFP | 4x3x8336980 |        | 458         |
| OM   | Muscat           | Doppelmayr | MGD | 10       | 1      | 860 500     | USA  | White Pass    | Doppelmayr | CLF  | 4           | 218    | 834 2.399   |
| PL   | Krynica - Z.     | Doppelmayr | CLD | 6        | 170    | 722 2.750   | USA  | Maggie Valley | Doppelmayr | CLF  | 4           | 218    | 856 1.567   |
| RCH  | Santiago de C.   | Doppelmayr | MGD | 8        | 180    | 982 1.200   | USA  | Snowmass      | Doppelmayr | CLF  | 3           | 335    | 873 1.799   |
| RO   | Bra_ov           | Doppelmayr | ATW | 25       | 312    | 560 490     | USA  | Waterville    | MND        | SL   | 2           | 176    | 660 1.100   |
| S    | Vemdalen         | Doppelmayr | SL  | 2        | 196    | 915 1.398   | USA  | Farmington    | Doppelmayr | SL   | 2           | 85     | 454 1.181   |
| S    | Åre              | Leitner    | SL  | 2        | 164    | 803 1.428   | USA  | Big Sky       | Doppelmayr | SL   | 1           | 66     | 271 595     |
| S    | Sälen            | Doppelmayr | SL  | 2        | 146    | 708 1.049   | UZ   | Miraki        | Doppelmayr | MGD  | 8           | 352    | 2.084 80    |
| S    | Sälen            | Doppelmayr | SL  | 2        | 146    | 708 1.049   |      |               |            |      |             |        |             |

# GRAFFER

ROPEWAYS

## IMPIANTI A FUNE.

Nuovi impianti ad ammortamento fisso, revisioni, manutenzione e riposizionamenti.



SCIOVIE

SEGGIOVIE

CESTOVIE

### Nuovi impianti

Progettazione, costruzione e installazione chiavi in mano.

### Revisioni e manutenzione

Assistenza, ammodernamenti e ricambi originali.

### Usato e riposizionamenti

Smontaggio, revisione e reinstallazione degli impianti.

PARLIAMO DEL TUO IMPIANTO

info@graffer.it

www.graffer.it

+39 030 910 3427



# Zwei neue Garaventa-Bahnen erschliessen Vietnams höchsten Berg

Garaventa hat auf dem höchsten Berg Indochinas, dem Fansipan in Vietnam zwei neue Standseilbahnen realisiert. Die Anlagen erweitern die bestehende Erschliessung des Gipfelbereichs und verbessern die Besucherführung zwischen den verschiedenen Attraktionen.

Der Fansipan im Norden Vietnams ist mit 3'143 Metern der höchste Berg Indochinas. Die Erschliessung des Gipfelbereichs erfolgt über mehrere Bahnen der Doppelmayr Gruppe. Von Sa Pa führt eine Standseilbahn zur Talstation der 3S-Bahn Fansipan Legend, welche die Besucher in den Gipfelbereich transportiert. Dort ermöglicht die Standseilbahn Fansipan Peak den Zugang zum Berggipfel. Aufgrund der hohen Besucherzahlen wurde die Infrastruktur nun um die beiden neuen Standseilbahnen Fansipan Coaster und Fansipan Top erweitert. Die beiden Anlagen wurden am 11. Juli 2026 offiziell eröffnet.

## **Stark wechselnde Neigungen, anspruchsvolle Umsetzung**

Die Fansipan Coaster zeichnet sich durch sein aussergewöhnliches Streckenprofil mit stark wechselnden Neigungen aus. Während der untere Abschnitt vergleichsweise flach verläuft, steigt die Strecke gegen Ende deutlich an. Diese Kombination stellte hohe Anforderungen an die Auslegung der Anlage und erforderte spezielle technische Lösungen für die



Fansipan Coaster - Garaventa ©



Fansipan Coaster - Garaventa ©



Fansipan Coaster - Garaventa ©



Fansipan Coaster - Garaventa ©



Seilführung. Auch die beiden Fahrzeuge (CWA) wurden speziell auf die aussergewöhnliche Streckencharakteristik abgestimmt. Die Sitzanordnung berücksichtigt dabei die unterschiedlichen Neigungen und ermöglicht den Fahrgästen sowohl bergwärts als auch talwärts den gleichen Komfort.

Die Fansipan Top weist eine konstante Steigung auf und ist als kompakte Einwagen-Standseilbahn ausgeführt.

Die beiden Standseilbahnen verfügen über unterschiedliche Antriebskonzepte, die auf die jeweiligen Anforderungen abgestimmt wurden. Während die Fansipan Coaster über einen Adhäsionsantrieb in der

Bergstation verfügt, wird das Fahrzeug der Fansipan Top über eine Winde angetrieben.

Die Realisierung der Anlagen stellte hohe Anforderungen an Planung und Logistik. Die Baustelle war aufgrund ihrer Höhenlage nur eingeschränkt zugänglich. Material und Komponenten mussten über die bestehende 3S-Bahn Fansipan Legend auf den Berg transportiert

und von dort mit zahlreichen Materialseilbahnen an ihren Bestimmungsort gebracht werden.

Die Doppelmayr Gruppe und die Sun Group haben schon zahlreiche Seilbahnen in Sa Pa sowie ganz Vietnam gemeinsam umgesetzt. Als Kompetenzzentrum für Spezialbahnen verantwortete Garaventa die Realisierung der beiden neuen Standseilbahnen.

#### TECHNISCHE DATEN

|                        |       | Fansipan Coaster | Fansipan Top |
|------------------------|-------|------------------|--------------|
| Höhenunterschied       | m     | 58               | 38           |
| Schräge Länge          | m     | 186              | 53           |
| Förderleistung         | p/h   | 1.000            | 1.000        |
| Fahrtgeschwindigkeit   | m/sec | 3                | 2            |
| Menschen in der Kabine |       | 51               | 60           |



*"Il tuo lavoro occuperà gran parte della tua vita, e l'unico modo per essere davvero soddisfatto è fare un lavoro che consideri fantastico. E l'unico modo per fare un lavoro fantastico è amare quello che fai"*

(Steve Jobs)



SEVIS Srl - Soraga di Fassa (TN) | [www.sevis.it](http://www.sevis.it) |

Invia il tuo CV a [info@sevis.it](mailto:info@sevis.it)

(Cantiere Col Rodella - Campitello di Fassa - TN)

# Die Standseilbahn des Turms des Olympiastadions von Montréal modernisiert



Die Standseilbahn mit Einzelkabine, die zum Turm des Olympiastadions von Montréal führt, wurde nach 38 Betriebsjahren (seit 1987) und 1.305.447 Hin- und Rückfahrten durch die Doppelmayr-Gruppe mit Beteiligung von Garaventa und CWA ersetzt. Die Maßnahme, deren Kosten ursprünglich auf 25 Millionen Dollar geschätzt wurden, wird mittlerweile mit 38 Millionen Dollar bewertet. Sie ist Teil eines umfassenderen Modernisierungsprogramms des Olympiastadions, das auch ein neues Dach umfasst und insgesamt mit 122 Millionen Dollar veranschlagt wird.

Der Stadionturm, der unter anderem die Dachkonstruktion über Seile trägt, ist der höchste geneigte Turm der Welt. Die 165 Meter lange Standseilbahn verfügt über eine Kabine für 60 Personen. Die bisherige Kabine mit derselben Kapazität war über zwei Ebenen angeordnet, während die neue Kabine einstöckig ausgeführt ist und mehr Raum sowie eine deutlich bessere Panoramasicht bietet. Die Kabine verfügt zudem über mehrere neue Ausstattungsmerkmale, darunter ein Audiosystem sowie beheizte Fenster, die Beschlag, Schnee und Eis beseitigen und sowohl im Sommer als auch im Winter eine



1. Der Turm und das Stadion
2. Die nicht überdachte Fahrbahn
3. Die neue Kabine, Außenansicht
4. Die neue Kabine, Innenansicht



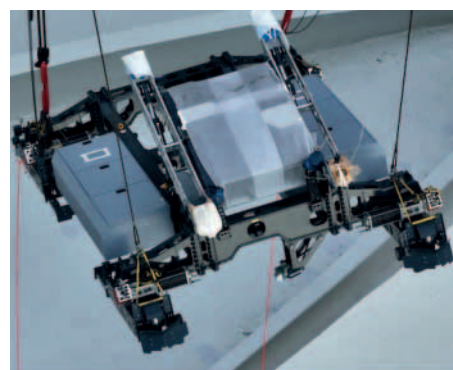
1. Die bisherige Kabine
2. Das neue Fahrwerk
3. Die Aussichtsterrasse auf der Turmspitze
4. Der Adrenalin-Skywalk

ungehinderte Aussicht ermöglichen. Der neue Hilfsantrieb erreicht eine Geschwindigkeit von 2,8 m/s, während das bisherige System mit 1,4 m/s arbeitete. Eine weitere Verbesserung betrifft die Sicherheit: Sollte die Kabine auf der Strecke stehen bleiben, ermöglicht ein neues Hydrauliksystem eine sichere Rückfahrt durch Schwerkraft bis zur Talstation. Dies stellt einen erheblichen Fortschritt dar, da zuvor die Feuerwehr

eingreifen musste, um eingeschlossene Fahrgäste zu evakuieren.

Die Standseilbahn ist nahezu vollständig erneuert worden. Lediglich die Seilscheiben und die Fahrbahn wurden überprüft und beibehalten, während die Stationen modernisiert wurden.

Auf der Spitze des Turms wird eine Panoramaterrasse eröffnet, die bislang nicht öffentlich zugänglich war. Für besonders Abenteuerlustige wird darüber hinaus ein umlaufender Skywalk ohne Geländer angeboten, bei dem die Besucher ausschließlich durch eine Sicherheitsleine und einen Klettergurt gesichert sind.



Mit den Neuerungen hofft man, künftig 400.000 Besucher pro Jahr anziehen, was einer Steigerung von rund 60 % gegenüber den Vorjahren entsprechen würde. Das Olympiastadion von Montréal zieht jährlich rund 4 Millionen Besucher an und zählt zu den wichtigsten touristischen Attraktionen der Stadt.



# FRANCESKIN

## RIVESTIMENTI ADESIVI

**vorher**
**nachher**

**POLIEREN**  
POLYCARBONAT

**SCHUTZFOLIE**  
KRATZFEST  
Rückstandsfrei  
entfernbar

**RESTYLING-STATION**  
INNEN/AUSSEN

**RESTYLING**  
AUSSENKABINE

ITALIA - Lavis (TN)  
[www.franceskin.it](http://www.franceskin.it)  
[info@franceskin.it](mailto:info@franceskin.it)

info: Franceschin Walter 340. 814 99 94

# Die Salzbergbahn in Hallstatt



1

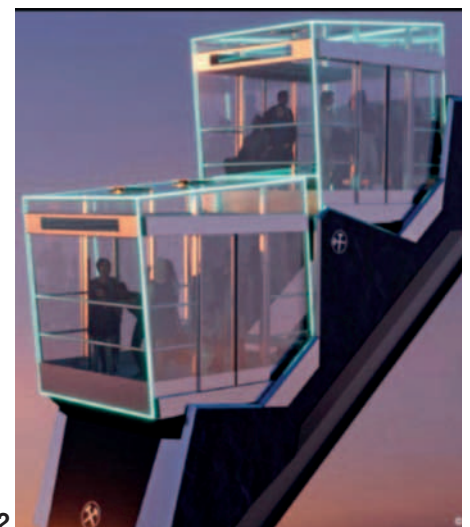
Am 29. August 2026 haben die neue Salzbergbahn und die erneuerten Salzwelten Hallstatt (Oberösterreich – Österreich) ihren Betrieb aufgenommen. Das hauptsächlich von der Doppelmayr Gruppe (Garaventa für den elektromechanischen Teil und Carvatech für die Fahrzeuge), den Salzwelten Hallstatt und dem Architekturbüro Hasenauer Architekten für die Architektur realisierte Projekt erforderte eine Gesamtinvestition

von rund 34 Millionen Euro.

Die Standseilbahn ersetzt die vorherige, 1980 von Waagner Biro gebaute Standseilbahn mit zwei Fahrzeugen für jeweils 24 Personen, einem Höhenunterschied von 325 m, einer Länge von 548 m, einer Förderleistung von 500 P/h und einer Geschwindigkeit von 5,0 m/s. Bis zu ihrer letzten Fahrt am 31. August 2025 beförderte die vorherige Anlage mehr als zehn Millionen Fahrgäste. Der



1



2

Ersatz wurde nicht durch die Alterung der Technik, steigende Wartungskosten und eine für die heutigen Besucherströme nicht mehr ausreichende Kapazität begründet; zuletzt verzeichnete die Infrastruktur am Salzberg mehr als 490.000 Besucher pro Jahr. Es wird somit keine hundert Jahre alte Museumsanlage ersetzt, sondern eine moderne Infrastruktur, die für das heutige Hallstatt schlicht nicht mehr ausreichend war.

Die neue Standseilbahn verfügt über zwei Fahrzeuge für jeweils 60 Fahrgäste mit zwei Abteilen, großen Glasflächen



3

**1. Das Fahrzeug**

**2. Fahrzeug auf starker Steigung**

**3. Talstation und Strecke**



und einem Design, das an einen Salzkristall erinnert, vor allem aber über eine automatische Niveauregulierung: Die Fahrgastabteile befinden sich in beiden Endstationen in horizontaler Position und sind damit barrierefrei; sie bleiben während der gesamten Fahrt horizontal und gewährleisten so maximalen Komfort trotz einer Neigung der Fahrbahn von bis zu 42 Grad. Die praktisch vollständig aufgeständerte Fahrbahn besteht aus 44 von Garaventa vorgefertigten Elementen, die auf 43 Stützen (bis zu 28 m hoch) und den entsprechenden Fundamenten aufliegen. Für die neue Fahrbahnstruktur waren mehr als 20 Lkw-Ladungen mit insgesamt rund 380 Tonnen Material erforderlich. Die Stahlkonstruktion umfasst außerdem einen durchgehenden Wartungssteg aus 2.197 Gitterrosten, von denen jeder mit mindestens vier Schrauben befestigt ist: Eine einfache Berechnung ergibt somit mindestens 8.788 Verschraubungen. Auf der Baustelle kam eine Materialseilbahn zum Einsatz, um die Materialien vom Tal zur Fahrbahn zu transportieren; diese Anlage wurde auch während des Rückbaus der vorherigen Standseilbahn genutzt und bewegte dabei weitere rund 700 Tonnen. Auf den ersten 40 Metern wurde der Materialtransport in drei aufeinanderfolgenden Phasen von einem Super-Puma-Transporthubschrauber übernommen.

Die ersten Arbeiten begannen am 22. April 2025, während die alte Standseilbahn noch bis Ende August Gäste beförderte; anschließend wurden Besuche anderer Salzbergwerke in der Region angeboten.

Die Winde (rund 40 Tonnen) erreichte die Bergstation über eine Forststraße. Die beiden Antriebsscheiben haben jeweils einen Durchmesser von mehr als 3,60 Metern und wiegen rund 5,5 Tonnen. In der Talstation befindet sich die Spannvorrichtung (rund 7 Tonnen).

Der anspruchsvollste Einzeltransport betraf die beiden

**quota neve n. 236 September - Oktober 2026**

**seppi m.**  
 MULCHING EQUIPMENT SPECIALISTS

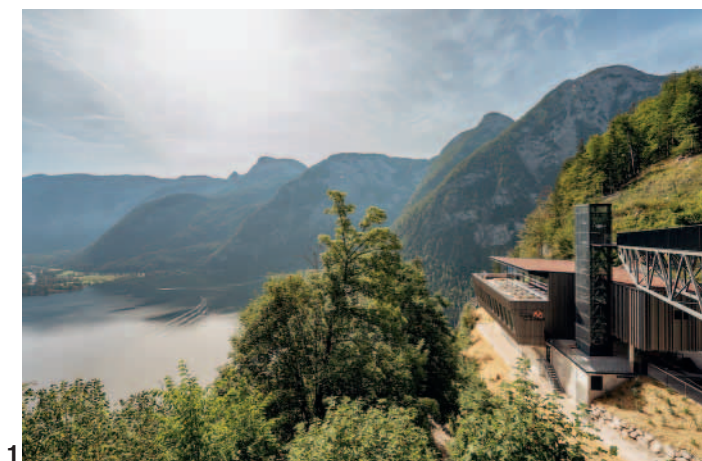
## VOM FELS ZUM BIKE-TRAIL

**Das Gelände wird zur Ressource. Der Trail entsteht.**

*Mit Forstmulchern und Steinbrechern von SEPPI M. wird das Material direkt vor Ort bearbeitet und Gestein in einen stabilen, natürlichen und langlebigen Untergrund für Bike-Trails, Wege und Forstwege verwandelt.*

**Seppi M. - Ihr Spezialist für Mulchgeräte**  
 Tel. +39 0461 178 75 00 · M. +39 340 788 42 11  
 sales@seppi.com

Halle 36 Stand B4



1



1



2



2

Fahrzeuge (jeweils 15,5 Tonnen). Die Fahrzeuge bestehen aus einem tragenden Stahlrahmen mit Aluminiumaufbau und großen Glasflächen; sie sind außerdem mit Notbremsen, automatischen Türantrieben, Belüftung sowie indirekter und äußerer LED-Beleuchtung ausgestattet.

Besondere Aufmerksamkeit wurde auch der architektonischen Gestaltung der neuen Stationen gewidmet. Dank ihrer kompakten Bauweise fügt sich die neue Talstation (515 m) in die zum UNESCO-Welterbe erklärte Landschaft von Hallstatt ein. Im Erdgeschoss mit seiner Holzfassade befinden sich die

Seilbahntechnik, modernste Ticketsysteme und eine Informationsstelle. Das transparente Obergeschoss, ergänzt durch eine große Besucherterrasse, bietet den Gästen viel Platz. Helle Innenräume und klare Sichtachsen erleichtern die Orientierung und erhöhen den Besucherkomfort. Die Durchgangsbereiche gehen nahtlos in den großzügigen Flagship-Store über, während das offene und transparente Architekturkonzept aus jeder Perspektive die Sichtverbindung mit dem historischen Umfeld aufrechterhält.

Die Bergstation (840 m) wurde sorgfältig in das historische Umfeld integriert. Der auskragende, verglaste Einstiegsbereich ist von Holzlamellen eingefasst. Im Obergeschoss bietet ein Bistro mit großer

Terrasse einen spektakulären Blick auf die umliegende Berglandschaft und ist direkt mit dem Erlebnisweg im Hochtal verbunden.

Mit der neuen Standseilbahn und den erneuerten Salzwelten wurden die Voraussetzungen dafür geschaffen, dass die mehr als 7.000-jährige Geschichte des Salzabbaus in Hallstatt auch für zukünftige Generationen zugänglich und von Bedeutung bleibt.

#### TECHNISCHE DATEN

|                       |       |       |
|-----------------------|-------|-------|
| Höhenunterschied      | m     | 325   |
| Länge                 | m     | 593   |
| Fahrzeuge             |       | 2     |
| Personen pro Fahrzeug |       | 60    |
| Max. Geschwindigkeit  | m/sec | 5,5   |
| Förderleistung        | p/h   | 1.000 |
| Ø Zugseil             | mm    | 45    |
| Ø Ballastseil         | mm    | 22    |

1. Das Restaurant an der Bergstation
2. Innenausstattung der Stationen
3. Strecke während der Montage
4. Winde während der Montage



3



4

# DoloMeet Home Card: Die Gästekarte für Zweitwohnungsbesitzer

Erstmals bietet die Azienda per il Turismo Madonna di Campiglio ein speziell auf jene Gäste zugeschnittenes Angebot an, die die Destination zu verschiedenen Zeiten des Jahres nutzen. Dabei handelt es sich um eine saisonale digitale Gästekarte (Einführungspreis: 89 Euro), die Bergbahnen, nachhaltige Mobilität, Aktivitäten und Erlebnisse umfasst. Die Karte ist von Anfang Juli bis zum 27. September 2026 gültig und bietet zudem Vergünstigungen für die ganze Familie.

Erstmals widmet die Azienda per il Turismo Madonna di Campiglio den Eigentümern von Zweitwohnungen – die mit der Region nicht nur durch ihre regelmäßigen Aufenthalte, sondern häufig auch durch eine besondere Verbundenheit verbunden sind – ein speziell auf ihre Bedürfnisse zugeschnittenes Angebot. Die neue DoloMeet Home Card macht das zweite Zuhause zum idealen Ausgangspunkt, um die Region während der gesamten Sommersaison Tag für Tag zu erleben. Mit ihr lassen sich Madonna di Campiglio, Pinzolo, das Val Rendena, die Giudicarie Centrali und das Valle del Chiese immer wieder neu entdecken.

Die Initiative entstand aus dem Wunsch heraus, jene Gäste aufzuwerten, die diese Destination mit ihren Tälern und Ortschaften seit Jahren als ihren Lieblingsort gewählt haben und Saison für Saison zurückkehren, bislang jedoch über kein speziell auf sie zugeschnittenes Angebot verfügten.

## Eine Karte – alles inklusive

Die DoloMeet Home Card umfasst in einer einzigen digitalen Karte:

- 10 Berg- und Talfahrten pro Person mit den Sommer-Bergbahnen von Madonna di Campiglio und Pinzolo;
- 10 Nutzungen pro Person der touristischen und nachhaltigen Mobilitätsangebote in der Region (Shuttlebusse in Madonna di Campiglio und in den Tälern des Naturparks Adamello Brenta, der Touristenzug Pinzolo–Giustino–Carisolo sowie die Bikebus-Linien Tione–Carisolo und Carisolo–Dimaro einschließlich Fahrradtransport);
- 10 Aktivitäten pro Person, frei wählbar aus geführten Wanderungen mit Bergführern, E-MTB-Touren, Angeboten des Naturparks Adamello Brenta, kulturellen Besichtigungen,

Reitausflügen sowie Natur- und Wellnesserlebnissen;

- 1 Eintritt pro Saison und Person nach Wahl zu Sporteinrichtungen, kulturellen Einrichtungen der Region oder Ermäßigungen auf Golf, Tennis, Padel und Paragleiten;
- weitere Aktivitäten und Vergünstigungen.

Die Karte kann online unter [campigliodolomiti.it/it/dolomeet-guest-card/dolomeet-home-card](http://campigliodolomiti.it/it/dolomeet-guest-card/dolomeet-home-card) erworben werden, nachdem ein Selbsterklärungsformular über den Besitz einer Zweitwohnung in der Region ausgefüllt wurde. Anschließend wird sie

über einen mitgeteilten Code in der Mio Trentino App aktiviert.

Für Familien gelten besondere Vergünstigungen: Kinder bis 8 Jahre erhalten in Begleitung eines voll zahlenden Erwachsenen die DoloMeet Home Card kostenlos. Für unbegleitete Kinder und Jugendliche werden Ermäßigungen von 50 % beziehungsweise 30 % gewährt.

„Die Eigentümer von Zweitwohnungen sind besondere Botschafter unserer Region“, erklärt Matteo Bonapace, Direktor der Azienda per il Turismo. Er ergänzt: „Die Karte ist ein weiterer Schritt hin zu einer immer engeren und langfristigen Beziehung mit Menschen, die im Grunde bereits Teil unserer Gemeinschaft sind.“

## Ein Projekt, das durch die Region ermöglicht wurde

Zur Realisierung der Karte haben zahlreiche Leistungspartner beigetragen, denen besonderer Dank gilt, weil sie die attraktiven Sonderkonditionen der regionalen Gästekarten auch den Inhabern der Home Card zugänglich gemacht haben, insbesondere die Funivie Madonna di Campiglio und die Funivie Pinzolo.

Alle Informationen zu den enthaltenen Leistungen, zum wöchentlichen Aktivitätsprogramm sowie zu den Kaufmodalitäten sind auf der Website der Azienda per il Turismo unter [campigliodolomiti.it/it/dolomeet-guest-card/dolomeet-home-card](http://campigliodolomiti.it/it/dolomeet-guest-card/dolomeet-home-card) verfügbar.



**TECHNOALPIN®**

**DIE BRANDNEUE  
TR-SERIE  
JETZT NOCH BESSER!**

 **SETTING THE STANDARDS**

 **FIS** official product partner

# Nachhaltige Trails aus dem vorhandenen Untergrund bauen: die Erfahrung des Paganella Bike Parks mit Maschinen von Seppi M.

Vom Fels zum Flow Trail, ohne Fremdmaterial. Das ist die tägliche Herausforderung für das Team von Trail Zone im Paganella Bike Park, wo der Untergrund kaum Spielraum für Improvisation lässt. Hier erfordern Bau und Instandhaltung von Bike Trails eine Kombination aus Fachwissen, Organisation und Maschinen, die in der Lage sind, das direkt vor Ort vorhandene Material in einen stabilen, wasserdurchlässigen und langlebigen Untergrund zu verwandeln.

Bike Trails sind in den letzten Jahren zu einer praktisch unverzichtbaren touristischen Attraktion für Sommergäste in den Bergen geworden und spielen zugleich eine wichtige Rolle für den Betrieb der Aufstiegsanlagen außerhalb der Wintersaison.

Um zu verstehen, wie ein moderner Trail entsteht und welche Rolle die Geräte von Seppi M. dabei spielen, haben wir einen Arbeitstag in Andalo mit Ezio Cattani begleitet, dem Verantwortlichen für die Instandhaltung des Paganella Bike Parks im Trentino und Inhaber des Unternehmens Trail Zone, das auf Bau und Instandhaltung von Wegen spezialisiert ist.

## Zwanzig Jahre Entwicklung im Trail Building

„Ich mache diese Arbeit inzwischen

seit rund zwanzig Jahren“, erzählt Ezio. „In den ersten zehn Jahren wurde fast ausschließlich von Hand gearbeitet: mit Rechen, Schaufel, Spitzhacke und Vorschlaghammer. In den letzten zehn Jahren hat sich das Trail Building hingegen dank des Einsatzes mechanischer Geräte weiterentwickelt.“

Heute umfasst der Maschinenpark Bagger, Lader, Traktoren, Forstmulcher und vor allem Steinbrecher. Diese Entwicklung hat die Handarbeit nicht ersetzt, sondern effizienter gemacht, sodass komplexere Arbeiten möglich wurden und die Endqualität der Strecke verbessert werden konnte.

## Wenn Innovation auf der Baustelle entsteht

Die Zusammenarbeit mit Seppi M. entstand aus einem konkreten Bedarf. „Vor acht oder zehn Jahren hatte ich Seppi nach einem speziell für das Trail Building entwickelten Steinbrecher gefragt, weil es auf dem Markt nichts Vergleichbares gab.“

Aus dieser Anfrage entstand nach etwa einem Jahr Entwicklungsarbeit ein erster Prototyp mit einer Breite von nur 75 Zentimetern, der dafür ausgelegt war, auch in den engsten Passagen der Wege arbeiten zu können.

Die positiven Erfahrungen führten später zur Einführung einer zweiten

Maschine, des 1,50 Meter breiten Seppi Minisoil cl Steinbrechers, der für die Erschließung neuer Strecken und für größere Reshape- und Rebuild-Arbeiten eingesetzt wird, sowie schließlich des Seppi Max 50 le mit Microsoil rc Steinbrecher, der heute die am häufigsten eingesetzte Maschine des Unternehmens ist.

Mit einer Arbeitsbreite von 105 cm und einer Gesamtbreite von 135 cm stellt der Max 50 le mit Microsoil rc den idealen Kompromiss zwischen Produktivität und Wendigkeit dar und eignet sich sowohl für den Bau neuer Trails als auch für Instandhaltungsarbeiten.

## Einen Trail in Paganella bauen: wenn Fels zur Ressource wird

Die Besonderheit der Paganella liegt im Untergrund. „Hier haben wir nur eine 10–15 Zentimeter dicke Schicht aus feinem Material. Darunter befindet sich praktisch nur Fels.“ Diese Bedingung macht es unmöglich, traditionelle Techniken anzuwenden, die auf der Nutzung des natürlichen Bodens beruhen. Aus diesem Grund wurde der Bauprozess vollständig an die geologischen Eigenschaften des Gebiets angepasst.

## 1. Vor der Bearbeitung mit dem Max 50 le mit Microsoil rc

## 2. Max 50 le mit Microsoil rc





1

Der Bau eines neuen Trails beginnt mit der Rodung der Trasse, die von Hand oder mit einem Forstmulcher durchgeführt wird. Anschließend entfernt ein Bagger die Grasnarbe und das oberflächliche Pflanzenmaterial, das für eine mögliche Wiederverwendung aufbewahrt wird. An diesem Punkt kommt der Hydraulikhammer zum Einsatz, der unerlässlich ist, um den anstehenden Fels aufzubrechen. Erst nach dieser ersten Bearbeitung kommen die Steinbrecher von Seppi M. zum Einsatz, die das grobe Material in ein feines Aggregat verwandeln, das direkt für den Aufbau des Untergrunds verwendet werden kann.

*„Wir fahren je nach Material und gewünschtem Ergebnis drei bis sechs Mal mit dem Steinbrecher darüber.“*

Danach folgen weitere Arbeiten mit dem Bagger zur Profilierung der Strecke, zusätzliche Durchgänge mit dem Minisoil cl Steinbrecher und schließlich mit dem Max 50 le mit Microsoil rc, der das feinere Material für das abschließende Shaping erzeugt. Die letzte Phase bleibt Handarbeit: Das Team bearbeitet den Trail mit Rechen nach und schließt die

1. Seppi Minisoil cl und Max 50 le mit Microsoil rc
2. Max 50 le mit Microsoil rc



2

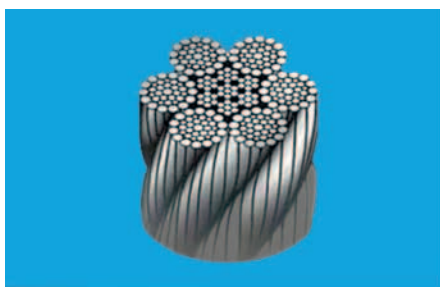
Arbeiten mit einer Rüttelplatte ab, um eine korrekte Verdichtung zu gewährleisten.

**Vor Ort erzeugtes Material: weniger Transporte, mehr Nachhaltigkeit**

Eine der bedeutendsten Veränderungen durch den Einsatz der Steinbrecher betrifft das Materialmanagement.

*„Heute bringen wir für die Stabilisierung kein Material mehr von außen heran, weil wir es direkt vor Ort produzieren können.“*

Das gewonnene Material wird gegebenenfalls mit dem vorhandenen Oberboden oder mit anderen vor Ort vorhandenen Bestandteilen vermischt.



Spezialtransporte und -montagen



Montage und Revision von Seilbahnanlagen



Wartung von Hebevorrichtungen in Werften und Kraftwerken



[www.funimont.it](http://www.funimont.it)



1



2

scht, bis die gewünschte Körnung und Konsistenz erreicht sind. Nur in bestimmten Situationen kommen spezielle Stabilisatoren wie Staubbindemittel zum Einsatz, um den Oberflächenzusammenhalt weiter zu verbessern.

Das Ergebnis ist eine drastische Reduzierung der Materialtransporte mit wirtschaftlichen wie auch ökologischen Vorteilen: weniger Lastwagen, weniger Materialbewegungen und eine nachhaltigere Baustelle.

### Eine Baustelle organisiert wie eine Produktionslinie

Bei größeren Arbeiten hat Trail Zone eine sehr effiziente Arbeitsorganisation entwickelt.

*„Bei den letzten Trails haben wir praktisch in Serie gearbeitet.“*

Vorne arbeiten zwei mit Hydraulikhämmern ausgestattete Bagger. Zwischen ihnen arbeitet der erste Steinbrecher, der das für die folgenden Arbeitsschritte erforderliche Material erzeugt. Dahinter folgen zwei weitere Bagger zur Modellierung der Strecke, während der Max 50 le mit Microsoil rc die abschließende Zerkleinerung übernimmt und das Material für das endgültige Shaping vorbereitet.

Vier Bagger und zwei Steinbrecher arbeiten somit koordiniert zusammen,

1. Minisoil cl

2. Max 50 le mit Microsoil rc

reduzieren Stillstandzeiten und gewährleisten einen kontinuierlichen Arbeitsablauf.

### Bau und Instandhaltung: sehr unterschiedliche Anforderungen

Die Unterschiede zwischen Bau und Instandhaltung zeigen sich auch deutlich in den Zahlen.

Beim Bau eines neuen Trails liegt der durchschnittliche Baufortschritt je nach Geländeform und Felsanteil zwischen 35 und 70 Metern pro Tag. Bei Reshape- oder Rebuild-Arbeiten können hingegen 200–400 Meter pro Tag erreicht werden, wobei normalerweise nur ein Steinbrecher, ein Bagger und eine Rüttelplatte eingesetzt werden.

Auch die Zusammensetzung der Teams unterscheidet sich deutlich: Beim Bau können bis zu sechs Personen gleichzeitig arbeiten, während bei der normalen Instandhaltung häufig zwei Personen ausreichen.

### Die Qualität eines Trails zeigt sich auch nach dem Regen

Einen guten Trail zu bauen bedeutet nicht nur, eine abwechslungsreiche Linie zu schaffen. Die Dauerhaftigkeit hängt vor allem davon ab, wie gut die Strecke mit Wasser umgehen kann. *„Erosion wird in erster Linie durch ein korrektes Layout kontrolliert. Das Wasser muss die Strecke so schnell wie möglich verlassen.“*

Eine korrekte Planung in Verbindung

mit gut zerkleinertem und ausreichend verdichtetem Material ermöglicht es, Erosionserscheinungen zu begrenzen und den Instandhaltungsaufwand langfristig zu reduzieren.

### Die richtige Maschine als Teil des Prozesses

Die Erfahrung des Paganella Bike Parks zeigt, dass modernes Trail Building nicht von einer einzelnen Maschine abhängt, sondern vom Zusammenspiel von Planung, Fachwissen und spezialisierten Geräten.

Die Steinbrecher von Seppi M. stellen nicht einfach nur eine Phase der Bearbeitung dar: Sie ermöglichen es, das bereits vor Ort vorhandene Material aufzuwerten, Transporte zu reduzieren, die Qualität des Untergrunds zu erhöhen und die Baustelle zu beschleunigen.

Ein Ansatz, der betriebliche Effizienz, Nachhaltigkeit und Respekt vor der Bergwelt verbindet und den Betreibern von Bike Parks und Trail Networks eine konkrete Lösung bietet, um langlebige und leistungsfähige Strecken zu realisieren.

### Die Bauphasen eines Bike Trails in felsigem Gelände

Öffnung des Korridors und Rodung

Entfernung der Grasnarbe

Zerkleinerung des Felses mit Hydraulikhammer

Erster Durchgang mit dem Seppi M. Steinbrecher

Vorläufige Modellierung mit dem Bagger

Weitere Zerkleinerungsdurchgänge bis zur gewünschten Körnung

Abschließendes Shaping mit Bagger und Seppi Max 50

Manuelle Nachbearbeitung

Verdichtung mit Rüttelplatte

Ergebnis: ein Untergrund, der nahezu vollständig aus direkt vor Ort erzeugtem Material besteht, stabil, wasserdurchlässig und darauf ausgelegt, langfristig zu halten.



2

# Von Airolo nach Andermatt mit Seilbahnen

Die Schweizer Kantone Tessin, Uri und Graubünden haben im Rahmen des Programms San Gottardo (PSG) einen Finanzierungsbeitrag für die Durchführung einer Vorstudie zur Machbarkeit des Projekts Porta Gottardo bewilligt. Ziel des Projekts ist es, Airolo und Andermatt durch Seilbahnanlagen miteinander zu verbinden. Die Studie wird zu 50 % von der öffentlichen Hand und zu 50 % von privaten Partnern finanziert.

Die Studie wird die Grundlagen und Perspektiven des Projekts Porta Gottardo untersuchen, das die unternehmerische Entwicklung in der grossen Region zwischen dem Urserental und der Leventina fördern soll. Davon sollen auch die Tre Valli sowie die bereits mit Andermatt verbundene Surselva profitieren. Ziel ist «eine nachhaltige touristische Entwicklung des Gotthardraums mit einer ganzjährigen Nutzung des Gebiets und einer nachhaltigeren Mobilität unter Wahrung der landschaftlichen, ökologischen und kulturellen Werte der Region». Die Ergebnisse der Studie werden Anfang 2027 erwartet.

Das Projekt Porta Gottardo kann auf «eine breite und übergreifende Unterstützung zählen, an der öffentliche Institutionen und Wirtschaftsakteure auf beiden Seiten des Gotthardmassivs beteiligt sind».

Ein entscheidender Aspekt besteht darin, dass die Konzessionen für die Seilbahnanlagen in Airolo und Andermatt in rund zehn Jahren auslaufen. Beide Destinationen werden dann vor erheblichen Investitionen zur Erneuerung ihrer Infrastruktur stehen. Hinzu kommt, dass der Klimawandel – insbesondere in Airolo – die für eine wirtschaftlich tragfähige eigenständige Weiterentwicklung des Wintertourismus erforderliche jährliche Schneesicherheit nicht mehr gewährleistet. Daraus entstand die Idee, die Möglichkeit eines gemeinsamen Projekts zu prüfen, das beide Destinationen miteinander verbindet und ein grossflächiges Skigebiet schafft. Dieses soll Airolo und den Kanton Tessin in ein internationales Tourismusnetz einbinden und Andermatt gleichzeitig weitere Entwicklungsmöglichkeiten eröffnen.



**Blau: bestehende Seilbahnanlagen.  
Rot und Orange: geplante Seilbahnanlagen.**

## GESPI

TECHNICAL WEAR

### VESTIAMO CHI TIENE IN MOVIMENTO LA MONTAGNA.

Prestazioni, comfort e identità  
per chi lavora su piste, impianti  
a fune e in alta quota.

SCRIVICI SU  
**WHATSAPP**

+39 030 910 3427

www.gespi.it  
info@gespi.it



SCANSIONA

## ABBIGLIAMENTO TECNICO PROFESSIONALE

Coordinato. Personalizzabile. Per la montagna.



**MADE IN ITALY**  
PRODUZIONE

**DPI CAT. I**  
UNI EN ISO 13688

**OEKO-TEX® 100**  
MATERIALI

**SU MISURA**  
XXS-5XL

# Erstes RopeTwin-System von Bartholet in Betrieb genommen

Mit der Inbetriebnahme der modernisierten Pendelbahn Rodi–Tremorgio hat das erste RopeTwin-System der Bartholet Ropeways AG offiziell den Betrieb aufgenommen. Das Projekt stellt einen bedeutenden Meilenstein für die neue Systemplattform dar.

Seit dem 6. Juni 2026 verbindet die modernisierte Pendelbahn den Ortsteil Rodi-Fiesso der Gemeinde Prato Leventina (Kanton Tessin, Schweiz) auf 940 m Seehöhe in nur fünf Minuten mit dem auf 1.830 m gelegenen Tremorgiosee. Der Bergsee, der als „ein Juwel, ein in einer Mulde eingebetteter Saphir“ beschrieben wird, zählt zu den eindrucksvollsten Naturattraktionen der Region und bildet den Ausgangspunkt zahlreicher Wanderungen. Im Rahmen einer umfassenden Modernisierung blieben die bestehenden Stationsgebäude erhalten, während die gesamte seilbahntechnische Ausrüstung sowie die Steuerung vollständig erneuert wurden.

Ein zentrales Element des neuen Systems ist die Optimierung der Streckenführung. Die beiden bisherigen Gittermaststützen wurden durch eine einzige 42 Meter hohe Stahlrohrstütze ersetzt. Dadurch wird die Strecke in zwei jeweils rund 650 Meter lange Abschnitte unterteilt. Die neue Linienführung verbessert die Betriebseigenschaften der Bahn und gewährleistet einen besonders ruhigen und stabilen Fahrbetrieb.

Die Bergstation, die ausschließlich per Helikopter erreichbar ist, stellte das Projektteam vor besondere Herausforderungen. Planung, Logistik und Montage erforderten höchste Präzision sowie eine enge Abstimmung zwischen allen Projektbeteiligten.

In Rodi kommt erstmals das neue modulare System RopeTwin für kleine zweispurige Pendelbahnen zum Einsatz. Die Plattform zeichnet sich durch ihre kompakte Bauweise, hohe Flexibilität und servicefreundliche Konstruktion aus. Ziel ist es, die



Betriebssicherheit und Anlagenverfügbarkeit zu erhöhen, die Wartungskosten nachhaltig zu senken und gleichzeitig vielseitige Einsatzmöglichkeiten zu schaffen.

Die neue Anlage verfügt über zwei Kabinen mit einer Kapazität von

jeweils acht Personen und ist während der Sommersaison täglich in Betrieb. Sie bietet einen komfortablen und effizienten Zugang zu einem der schönsten Bergseen der Schweiz und steigert gleichzeitig die touristische Attraktivität der Region.



# Pilotprojekt im Schnalstal zur Schneekonservierung mit innovativen Geotextilien

MINI TAKES CARE, das Projekt zur Schneekonservierung mithilfe innovativer Geotextilien aus zertifizierten biologisch abbaubaren Zellulosefasern, hat mit der Alpin Arena Schnals einen Partner gefunden, um dieses neue Vorhaben erstmals in Italien umzusetzen.

Diese Zusammenarbeit verbindet Forschung und Technologie mit einer der dringendsten Herausforderungen für alpine Ökosysteme: der Schneekonservierung und dem verantwortungsvollen Umgang mit den natürlichen Ressourcen im Hochgebirge.

Die Erhaltung von Schnee und Eis während der Sommermonate ist von grundlegender Bedeutung, um die Stabilität der alpinen Ökosysteme zu gewährleisten und die Schneereserven zu bewahren, die für die nachhaltige Entwicklung des Wintertourismus erforderlich sind. Der Schutz der Schneedecke und des Eises trägt dazu bei, den Auswirkungen der globalen Erwärmung entgegenzuwirken und die Folgen des Klimawandels für die Bergwelt zu verringern. Gleichzeitig werden empfindliche Lebensräume geschützt und die Regulierung der Wasserressourcen unterstützt.

Die eingesetzten Geotextilien werden vom österreichischen Unternehmen Lenzing AG hergestellt, das für diese Innovation mit den CNMI Sustainable Fashion Awards 2024 ausgezeichnet wurde. Sie bestehen aus TÜV AUSTRIA-zertifizierten Zellulosefasern, sind im Boden, in Süßwasser und in Meeresumgebungen biologisch abbaubar und sowohl im häuslichen als auch im industriellen Kompost vollständig kompostierbar. Diese Materialien zeichnen sich durch hervorragende Wärmedämmeigenschaften sowie eine hohe Widerstandsfähigkeit gegenüber den extremen Witterungsbedingungen im Hochgebirge aus und weisen gleichzeitig eine deutlich geringere Umweltbelastung auf als herkömmliche Geotextilien auf fossiler Basis.

Neben der Bewertung der technischen Eigenschaften der Materialien – Wärmedämmung, Verringerung des Schneeverlustes, Langlebigkeit und Witterungsbeständigkeit – richtet dieses Pilotprojekt besonderes Augenmerk auf die Vermeidung der Freisetzung von Mikroplastik in empfindliche alpine

Ökosysteme. Dies ist ein entscheidender Aspekt für den Schutz der Bergwelt und ihrer Gewässer.

Der Einsatz dieser innovativen Geotextilien ermöglicht zudem eine deutliche Reduzierung der CO<sub>2</sub>-Emissionen sowie des Wasserverbrauchs während des Herstellungsprozesses, da erneuerbare und biologisch abbaubare Zellulosefasern verwendet werden.

Das Projekt ist damit ein konkretes Beispiel dafür, wie Innovation und Nachhaltigkeit miteinander vereinbar sind, um besonders sensible Naturräume zu schützen.

Mit dieser Zusammenarbeit unterstreichen MINI und die Alpin Arena Schnals den Wert der Kooperation zwischen Unternehmen, Regionen und lokalen Gemeinschaften, um pragmatische und verantwortungsvolle Lösungen zum

Schutz der alpinen Ökosysteme und für eine nachhaltige Zukunft des Wintertourismus zu entwickeln.

Ein besonderes Merkmal des Projekts ist sein Kreislaufansatz: Nach dem Ende ihrer Nutzungsdauer werden die Geotextilien zurückgewonnen und recycelt, um erneut zu Fasern und Garnen verarbeitet zu werden, die für neue textile Anwendungen bestimmt sind.

Dank der Zusammenarbeit mit der Biellaer Unternehmensgruppe Marchi & Fildi sowie der Unterstützung des Unternehmens SAFE, das die rückverfolgbare Sammlung der Materialien übernimmt, entsteht ein geschlossener Kreislauf der Rückgewinnung und Wiederverwendung. Dieser stellt einen wichtigen Fortschritt für die technische Textilindustrie und für die ökologische Nachhaltigkeit dar.



## WARTUNG UND REPARATUR VON MOTOREN UND PUMPEN FÜR SEILBAHNANLAGEN UND PUMPWERKE



**ELETTROMECCANICA  
ADIGE**

📍 Via dell'artigiano 3 - 38068 Rovereto (TN)  
☎ 0464 436457 ✉ [info@elettromeccanicaadige.com](mailto:info@elettromeccanicaadige.com)  
🌐 [www.elettromeccanicaadige.com](http://www.elettromeccanicaadige.com)

# Auf dem Titlis ist Europas höchster begehbarer Turm in Betrieb



Auf 3.020 Metern Höhe wurde eine neue Touristenattraktion eröffnet, die den Besucherzustrom in der Region Engelberg weiter stärken soll.

Der neue „Titlis Tower“ ist die Umwandlung eines 56 Meter hohen ehemaligen Funksenders aus den 1980er-Jahren. Die bestehende Stahlkonstruktion wurde durch zwei horizontale verglaste Baukörper und vier vertikale Erschließungstürme (zwei Aufzüge und zwei Treppenhäuser) erweitert.

Nach drei Jahren Bauzeit ist die Anlage nun der höchste begehbare Turm Europas. Sie befindet sich oberhalb des Gletschers und nur 200 Meter von der Bergstation der Seilbahnen entfernt. Der vom Architekturbüro Herzog & de Meuron entworfene Komplex umfasst eine Aussichtsplattform, die für 19 Franken zugänglich ist (Kapazität bis zu 500 Besucher), zwei luxuriöse verglaste Gebäudeteile mit dem 125 Sitzplätze umfassenden Restaurant Joseph's unter der Leitung eines ausgezeichneten Küchenchefs sowie eine Rolex-Boutique. An der Spitze befindet sich das Horizon Deck, eine Panoramaterrasse mit einem 360-Grad-Blick auf die umliegenden Alpen.

Das Projekt ist Teil einer umfassenden Modernisierungsstrategie der Titlis Bergbahnen, bei der Infrastrukturen und Besuchereinrichtungen in ein

einheitliches architektonisches Konzept integriert werden. Zum Gesamtprojekt gehört auch die neue Bergstation Peak Station, die die Infrastruktur aus den 1960er-Jahren ersetzen wird und im Frühjahr 2029 eröffnet werden soll. Ein Tunnel wird die Bergstation mit dem Turm verbinden. Die Gesamtkosten des Projekts werden auf 150 Millionen Franken geschätzt. Ziel ist es, den Titlis als eine der führenden ganzjährigen Alpendestinationen zu positionieren und ein international konkurrenzfähiges



ges Besuchererlebnis zu bieten.

Im vergangenen Jahr besuchten 1,2 Millionen Menschen den Standort. Mit den neuen Infrastrukturen hofft die Unternehmensleitung, die Zahl der Besucher bis 2035 auf 1,5 Millionen zu steigern.

Das gesamte Titlis-Projekt verfolgt ehrgeizige Nachhaltigkeitsziele. Eine hoch effiziente Gebäudehülle sowie die konsequente Nutzung von Abwärme und Solarenergie werden den Energieverbrauch deutlich senken. Nach Fertigstellung der



**Oben: Titlis Tower**

**Rechts: Visualisierung mit der neuen Bergstation**



neuen Bergstation sollen die CO<sub>2</sub>-Emissionen um 95 % reduziert werden – von 280 Tonnen pro Jahr auf lediglich 12 Tonnen pro Jahr.

Eine Baustelle in dieser Höhe stellte eine besondere Herausforderung dar. Die Winde können innerhalb weniger Minuten äußerst heftig werden, und im Sommer unterbrechen Gewitter die Arbeiten mitunter nahezu augenblicklich. Rund einhundert Arbeiter waren täglich oft extremen Wetterbedingungen ausgesetzt. In dieser Höhe hängt jeder Arbeitstag von den Launen des Wetters ab. Die Baustelle kann effektiv nur acht Monate pro Jahr betrieben werden; während der restlichen Zeit machen Stürme und polare Temperaturen jede Tätigkeit unmöglich. Auf dem Titlis können innerhalb einer einzigen Nacht zwei Meter Schnee fallen. Am nächsten Tag ist alles unter einer weißen Decke verschwunden und muss erst wieder freigelegt werden. Genau das ist die eigentliche Herausforderung.

Die größte Schwierigkeit bestand im Materialtransport. Fast 120.000 Tonnen Material mussten auf den Gipfel gebracht oder ins Tal zurücktransportiert werden. Die Materialien gelangen zunächst per Lastwagen ins Tal und werden anschließend mit dem Hubschrauber oder in den Kabinen der Seilbahn weiterbefördert. Ein Logistikteam von rund dreißig Personen koordinierte diese Arbeiten: Jede Nacht wurden zwischen 90 und 140 Tonnen Material zwischen Tal und Baustelle transportiert. Etwa drei Tage waren erforderlich, bis ein Material den Gipfel erreichte.

Die Baustelle musste zudem mit dem laufenden Tourismusbetrieb koexistieren. Die Seilbahn blieb während der Bauarbeiten in Betrieb, was strenge Sicherheitsvorschriften erforderte. Jede Bewegung von Maschinen in der Nähe der Seillinien wurde von einem Sicherheitsbeauftragten überwacht, der bei Bedarf die sofortige Einstellung der Arbeiten anordnen konnte.



# Doppelmayr Gruppe setzt Wachstumskurs fort. Geschäftsjahr 2025/26 mit Umsatzplus und weiterem Mitarbeiteraufbau

Die Doppelmayr Gruppe verzeichnet im Geschäftsjahr 2025/26 dank internationaler Großprojekte, starker Kernmärkte und innovativer Technologien weiteres Wachstum. Der Umsatz stieg auf 1,3 Milliarden Euro und liegt damit um 9,1 Prozent über dem Vorjahr. Gleichzeitig baute die Gruppe ihre internationale Belegschaft weiter aus. Die positive Entwicklung bestätigt die starke Position des Unternehmens in den Bereichen Seilbahnen für den Tourismus, urbane Mobilität und Intralogistik.

Executive Board Doppelmayr



Die Doppelmayr Gruppe blickt auf ein erfolgreiches Geschäftsjahr 2025/26 zurück. Trotz geopolitischer Herausforderungen und eines anspruchsvollen Marktumfelds konnte das Unternehmen seine starke Position in den internationalen Märkten behaupten. Die Umsatzerlöse der Doppelmayr Gruppe stiegen um 9,1 Prozent auf 1,3 Milliarden Euro.

Die Nachfrage nach Seilbahnen für den Wintersport, den Ganzjahrestourismus sowie urbane Mobilitätslösungen ist weiterhin auf hohem Niveau. Zu den bedeutenden Projekten des Geschäftsjahres zählen unter anderem die urbane Seilbahn in Paris sowie die touristischen Anlagen Campitello-Col

Rodella in Italien, die Big Sky Explorer Gondola und die Mayflower East Village Gondola in den USA sowie die erste TRI-Line Anlage im schweizerischen Hoch Ybrig. Die erfolgreiche Umsetzung dieser und zahlreicher weiterer Projekte hat wesentlich zur positiven Geschäftsentwicklung beigetragen.

## Erfolgsfaktor Mitarbeiter

Die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter bleiben die Grundlage des Unternehmenserfolgs. Mit Engagement, technischen Kompetenz und Innovationskraft tragen sie täglich dazu bei, Projekte weltweit erfolgreich umzusetzen. Um die hohe Nachfrage meistern und die hohe Qualität langfristig sichern zu können, wurden die Teams auch im

Geschäftsjahr 2025/26 weiter ausgebaut. Die Anzahl der Mitarbeitenden der Doppelmayr Gruppe stieg um 5,4 Prozent auf 3.987 Mitarbeitende (FTE).

## Innovationen

### für die Mobilität von morgen

Als Technologie- und Innovationsführer investiert die Doppelmayr Gruppe kontinuierlich in die Weiterentwicklung ihrer Produkte und digitalen Lösungen. Im Geschäftsjahr 2025/26 standen insbesondere die TRI-Line Technologie, die Weiterentwicklung autonomer und assistierter Betriebsfunktionen für Seilbahnen sowie digitale Lösungen zur Effizienzsteigerung im Fokus. Im Skigebiet Hoch-Ybrig ist die erste TRI-Line nun in Betrieb. Sölden und Ischgl setzen bei ihren neuen Sesselbahnen auf AURO, sowohl autonom in der Bergstation als auch unterstützend in der Talstation.

## Internationale Märkte bleiben Wachstumstreiber

Die Kernmärkte Österreich aber auch der restliche Alpenraum sowie Nordamerika entwickelten sich weiterhin positiv. Darüber hinaus spielt Asien insbesondere im Bereich Ganzjahrestourismus eine wichtige Rolle. Im Segment urbane Seilbahnen wurde im Berichtsjahr die Seilbahn in Paris fertiggestellt, während weitere Projekte in Lateinamerika in Planung und Umsetzung sind.

## Ausblick

Die Rahmenbedingungen in den internationalen Märkten bleiben herausfordernd. Die Doppelmayr Gruppe sieht sich mit ihrer starken Marktposition, innovativen Technologien und der breiten internationalen



Aufstellung gut für die Zukunft gerüstet. Auch in den kommenden Jahren wird das Unternehmen gezielt in Forschung und Entwicklung, Digitalisierung sowie die Weiterentwicklung seiner Standorte und Mitarbeitenden investieren.

#### Statements des Executive Board, Doppelmayr Group Management

##### Thomas Pichler

„Unsere Märkte haben sich im Geschäftsjahr 2025/26 erneut sehr robust gezeigt. Von Österreich über den gesamten Alpenraum bis nach Nordamerika und Asien konnten wir zahlreiche anspruchsvolle Projekte erfolgreich realisieren. Diese breite internationale Aufstellung schafft Stabilität und eröffnet uns gleichzeitig neue Chancen für weiteres Wachstum.“

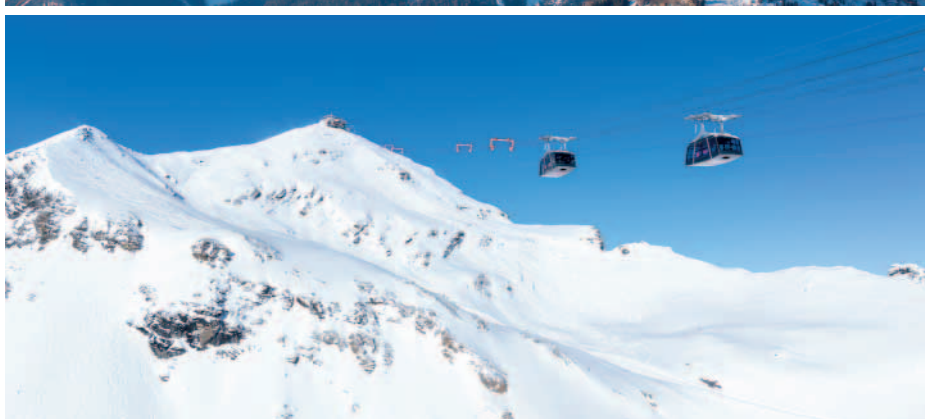
##### Michael Köb

„Mit einem Umsatz von 1,3 Milliarden Euro hat die Doppelmayr Gruppe ihre starke Marktposition erneut unter Beweis gestellt. Die positive Umsatzentwicklung zeigt, dass unsere langfristige Ausrichtung, unsere finanzielle Stabilität und die konsequente Umsetzung internationaler Projekte die richtige Grundlage für eine nachhaltige Unternehmensentwicklung bilden.“

##### Arno Inauen

„Innovation entsteht dort, wo bewährte Technologie und neue digitale Möglichkeiten zusammenkommen. Digitalisierung und künstliche Intelligenz eröffnen neue Möglichkeiten für den Betrieb von Seil-

quota neve n. 236 September - Oktober 2026



bahnen. Unser Ziel ist es, innovative Technologien so einzusetzen, dass sie Sicherheit, Effizienz und Komfort gleichermaßen verbessern.“

##### Gerhard Gassner

„Der Erfolg der Doppelmayr Gruppe basiert auf den Menschen, die täglich

ihr Wissen und ihre Erfahrung einbringen. Deshalb investieren wir kontinuierlich in unsere Standorte, moderne Arbeitsbedingungen und die Weiterentwicklung unserer Teams. So schaffen wir die Voraussetzungen, auch in Zukunft die besten Lösungen für unsere Kunden zu entwickeln.“



#### Geschäftsjahr 2025/26 (1.4.–31.3.)

|                             |                        |
|-----------------------------|------------------------|
| Umsatz:                     | 1,3 Mrd. Euro (+9,1 %) |
| Mitarbeiter weltweit (FTE): | 3.987 (+5,4 %)         |

# Presolana Ski Arena 365: Nach dem erfolgreichen Sommer blickt man mit zahlreichen Buchungen auf den Herbst

Gut zwei Monate nach der Eröffnung am vergangenen 13. Juni zieht die Presolana Ski Arena 365 eine erste Bilanz ihres ersten Sommers. Und das Ergebnis ist äußerst positiv.

Das aus der Partnerschaft zwischen Neveplast und Neve Srl, der Eigentümerin von Presolana Ski, entstandene Projekt hat am Passo della Presolana eine neue Möglichkeit geschaffen, Ski- und Snowboardsport auch in den schneefreien Monaten zu erleben und auszuüben. Die Anlage richtet sich sowohl an den Rennsport und das Training als auch an die Öffentlichkeit. Nach dem Erfolg der ersten Monate richtet sich der Blick bereits auf den Herbst, mit einem Kalender, der schon jetzt zahlreiche Buchungen aufweist.

## Skiclubs aus ganz Italien und Europa

In diesen ersten Monaten kamen zahlreiche Skiclubs nach Presolana, um Trainingseinheiten zu absolvieren und die Möglichkeit zu nutzen, auch im Sommer an der Technik zu arbeiten und das Gefühl auf den Skiern beizubehalten.

Das Interesse ging von Anfang an über die italienischen Grenzen hinaus, mit Gruppen und Athleten aus der Schweiz, Österreich, Frankreich und Deutschland. Ebenso bedeutend war die Beteiligung aus Italien: Neben den heimischen Skiclubs aus der Lombardei kamen unter anderem zahlreiche Vereine aus dem Aostatal, Trentino-Südtirol, Venetien, Ligurien, Latium und Kampanien. Vom Ski Club Monterosa, Val d'Ayas und Valtournenche, Crammont und Ski Club Valais Capo Alpin bis zum Ski Club Ponte di Legno, Terminillo und Ski Club Napoli, um nur einige zu nennen.

Neben den Skiclubs beherbergte die Presolana Ski Arena 365 auch Mannschaften der Regionalverbände, darunter das Comitato Alpi Centrali, mit Athleten aus dem alpinen Skisport und Snowboardcross. Eine bedeutende Präsenz, die bestätigte, dass die Piste auch für Athleten auf hohem Niveau ein wertvolles Trainingsinstrument darstellen kann.

Die hohen Temperaturen und die vorzeitige Schließung der Gletscher im Laufe des



Augusts erschwerten zudem die Planung des Schneetrainings. Für viele Clubs stellte die Presolana Ski Arena 365 daher eine konkrete Lösung dar, um die Kontinuität der Vorbereitung zu gewährleisten.

## Einige Stimmen

Julien Gens – Trainer Ski Club Val D'Ayas – Aostatal: „Überrascht haben uns vor allem die Geschwindigkeit und das Fahrgefühl, das dem Skifahren auf hartem und rutschigem Schnee sehr ähnlich ist. Auch technisch ist es ein sehr nützliches Trainingsinstrument, weil Fehler sichtbar gemacht und korrigiert werden können. Gleichzeitig bietet es eine interessante Alternative für das Training, ohne lange Anfahrtswege in Kauf nehmen zu müssen.“  
 Sabrina Fanchini – Trainerin Ski Club Rongai – Lombardei: „Wir haben uns sehr wohlgefühlt. Die Jugendlichen konnten ihr Training kontinuierlich fortsetzen und unserer Meinung nach große Fortschritte erzielen. Jetzt sind wir gespannt darauf, wieder auf Schnee zu fahren und zu sehen, wie viel von der in Presolana geleisteten Arbeit wir wäh-

rend der Saison wiederfinden werden.“

Michele Morelli – Trainerin Ski Club Terminillo – Latium: „Wir sind mit hohen Erwartungen angereist, aber die Realität hat sie noch übertroffen. Die Piste ist sehr leistungsfähig und ermöglicht eine außergewöhnlich hohe Wiederholungszahl der Bewegungsabläufe. Jeder Jugendliche konnte an einem Tag etwa 60 Abfahrten absolvieren, was auf einem Gletscher kaum vorstellbar wäre. Es ist eine Oberfläche, die Präzision und eine sehr saubere Skitechnik verlangt und daher aus technischer Sicht äußerst nützlich ist. Auch Organisation und Betreuung sind hervorragend. Für uns, die wir von weit her anreisen, um vier Tage lang zu trainieren, ist es sehr wichtig, ein Team vorzufinden, das uns Hinweise und Ratschläge gibt, damit sich unsere Athleten auch über das Skifahren hinaus wohlfühlen.“

Eine der schönsten Überraschungen des Sommers war die beinahe inkognito erfolgte Ankunft zweier echter Legenden des internationalen Skisports, ermöglicht durch die Zusammenarbeit mit Sunkid, einem Partner von Neveplast: Benni Raich





und Marlies Schild. Eines der erfolgreichsten Paare überhaupt, das zusammen nicht weniger als 25 Medaillen bei Olympischen Spielen und Weltmeisterschaften gewonnen hat. Mit zwei ihrer Kinder und einer Gruppe junger Athleten des Skigymnasiums Stams kamen sie zur Presolana Ski Arena 365, um die Piste persönlich zu testen und nach neuen Trainingsmöglichkeiten zu suchen, die sich mit dem Training auf dem Gletscher abwechseln lassen.

Benjamin Raich und Marlies Schild: *„Wir waren positiv überrascht. Die Piste kann ein hervorragendes Instrument sein, um das Training während des Sommers fortzusetzen, und bietet auch für die Jüngeren eine sehr interessante Möglichkeit in Zeiten, in denen Skifahren auf Schnee nicht möglich ist. Im Sommer sind wir alle auf der Suche nach Orten, an denen wir bestmöglich trainieren können.“*

### Ein echter Snowpark für Freestyle und Snowboard

Eine der interessantesten Überraschungen dieses ersten Sommers war die Resonanz auf den Freestyle-Bereich: ein echter Snowpark mit Rails und Boxen, der sowohl Anfänger begeisterte, die sich der Disziplin annähern und ihre ersten Tricks ausprobieren konnten, als auch Snowboardclubs und erfahrenere Athleten, die zum Training nach Presolana kamen.

Auch die im Sommer organisierten Contests verzeichneten eine große Beteiligung und trugen dazu bei, den Snowpark zu einem lebendigen Ort zu machen, der vor allem ein jüngeres Publikum anspricht. Freestyle eignet sich besonders gut für ein Projekt wie die Presolana Ski Arena 365: Es sind weder große Höhenunterschiede noch besonders weitläufige Flächen erforderlich, und es können technische Elemente geschaffen werden, auf denen das ganze Jahr über trainiert und Spaß gehabt werden kann.

Gerade der Erfolg der ersten Monate führt nun dazu, einen weiteren Ausbau des Freestyle-Bereichs in Betracht zu ziehen.

### Der Erfolg der Öffnung für die Öffentlichkeit

Die positive Bilanz betrifft nicht nur den Renn- und Trainingsbetrieb. Eine weitere große Zufriedenheit brachte die Öffnung für die Öffentlichkeit mittwochs und sonntags, die Menschen mit unterschiedlichen Erfahrungen und Zielen auf die Piste führte: von jenen, die zum ersten Mal Ski anschnallten, bis zu denen, die einfach Spaß haben oder im Hinblick auf den Winter „etwas Rost abschütteln“ wollten. Viele nutzten die Anwesenheit der Skilehrer der Skischule Magica Presolana für einige Unterrichtsstunden.

Auch das häufig kühle Klima am Passo della Presolana trug dazu bei, das Erlebnis angenehm zu gestalten und eine originelle und dynamische Möglichkeit zu bieten, die Berge im Sommer zu erleben.

### Ein Zuhause für ALLE

Die Presolana Ski Arena 365 ist wirklich ein Zuhause für alle Wintersportbegeisterten: In diesem Sommer empfing sie auch Athleten von Enjoyski Sport mit motorischen und sensorischen Behinderungen, die sowohl frei als auch zwischen den Toren trainieren konnten. Ein barrierefrei zugänglicher Ort, auch dank des großen Parkplatzes direkt unterhalb der Piste und des Skilifts, der die Nutzung der Anlage auch für Athleten im Rollstuhl erleichtert.

### Ein Berg, der zwölf Monate im Jahr lebt

Lorenzo Pasinetti, Geschäftsführer Presolana Ski: *„Ehrlich gesagt hatte ich nicht mit einer Resonanz in diesem Ausmaß gerechnet. Das Interesse der Skiclubs aus Europa und ganz Italien hat uns beeindruckt. So viele junge Menschen, eine so lebendige Piste und unsere Presolana im Sommer so farbenfroh zu sehen, war wunderbar. Projekte wie dieses leisten einen konkreten Beitrag zur Belebung der Nebensaison und ermöglichen es, die Berge im Sommer durch sportliche Aktivitäten zu erleben, die auch ein junges Publikum ansprechen können.“*

Nicolò Bertocchi – Geschäftsführer



Neveplast: *„Am meisten gefreut hat mich der Erfolg der Öffnung für die Öffentlichkeit. Wir hatten vielleicht mit einer etwas verhalteneren Resonanz gerechnet, stattdessen kamen sehr viele Menschen, um es auszuprobieren, zu lernen und Spaß zu haben. Das ist eine wichtige Bestätigung: Skifahren auf Neveplast kann Spaß machen und ist wirklich für alle geeignet. Das ist die Mission unseres Unternehmens: Skifahren für alle und zu jeder Jahreszeit zugänglich zu machen.“*

### Maßgeschneiderte Betreuung

Von grundlegender Bedeutung für den Erfolg des ersten Sommers war die Zusammenarbeit mit der Scuola Sci Magica Presolana und der Scuola Sci Mood Sport. Dank ihrer Professionalität und ihrer Kenntnis des Gebiets haben die beiden Skischulen bei der Betreuung der Skiclubs, der Verwaltung der Buchungen und der Bereitstellung der notwendigen Unterstützung für jede Organisation zusammengearbeitet und werden dies auch weiterhin tun, damit das Erlebnis in Presolana bestmöglich genutzt werden kann.

Einer der wichtigsten Mehrwerte ist der „schlüsselfertige“ Service: nicht nur Piste und Trainingseinheiten mit der Möglichkeit, Tore und ein Zeitmesssystem bereitzustellen, sondern auch Unterstützung bei Unterkunft, Verpflegung, Athletiktraining und Trockentraining im Fitnessraum.

Ziel ist es, den Skiclubs ein echtes, komplettes Trainingscamp anzubieten und Presolana zu einem Bezugspunkt für Ski- und Snowboardsport an 365 Tagen im Jahr zu machen.

Nach einem ersten Sommer mit zahlreichen Besuchern und vielen positiven Erfahrungen blickt die Presolana Ski Arena 365 auf die kommenden Monate, mit einem Herbstkalender, der bereits zahlreiche Buchungen aufweist. Damit bestätigt sich das Ziel, das Projekt als echtes Zuhause für Ski- und Snowboardsport während des gesamten Jahres zu etablieren, offen für alle, die Schnee und Wintersport lieben.

# Neue Seilbahnverbindung San Martino di C. - Passo Rolle vorgestellt



Tracciato previsto

Am 21. Juli 2026 wurde in San Martino di C. das Bauprojekt der neuen Seilbahnverbindung zum Passo Rolle vorgestellt. Das Vorhaben gilt als strategisches Infrastrukturprojekt für die touristische Entwicklung und die Mobilität im Primiero. Das von der Autonomen Provinz Trient über Trentino Sviluppo finanzierte Projekt umfasst Investitionen in Höhe von rund 55 Millionen Euro für den Bau von zwei miteinander verbundenen 10er-Kabinenbahnen auf einer Streckenlänge von 4,6 Kilometern.

Das System mit vier Hauptstationen wird es ermöglichen, den Passo Rolle von Bellaria in San Martino di Castrozza in 13 Minuten ohne Kabinenwechsel zu erreichen. Dadurch werden die Skigebiete Tognola, Ces, Val Cigolera und Passo Rolle dauerhaft zu einem zusammenhängenden Skigebiet verbunden. Die Anlage wird eine Förderleistung von 1.500 P/h besitzen, die auf 1.800 P/h erweitert werden kann, und sowohl im Winter als auch im Sommer in Betrieb sein.

Herzstück des neuen Systems wird Prà delle Nasse in San Martino di Castrozza sein. Dort entsteht ein zweigeschossiges Servicezentrum mit Kassen, Infopoint, Verleih, Skischule, Geschäften sowie Gastronomiebereich.

Das Projekt bietet eine Alternative zum Straßenverkehr und reduziert die Verkehrsbelastung in einem Gebiet mit hohem landschaftlichem und ökologischem Wert. Dadurch soll die Region ganzjährig besser erreichbar, attraktiver



**1. Pistenplan San Martino di C.**  
**2. Geplanter Trassenverlauf**  
**3. Station Bellaria (1.472 m), links die Talstation des Colbricon Express**

**4. Station Nasse (1.480 m)**  
**5. Station Fosse (1.972 m)**

und wettbewerbsfähiger werden. Die Fertigstellung der Bauarbeiten und die Inbetriebnahme sind für 2029 vorgesehen. Die technischen Lösungen wurden entwickelt, um die Infrastruktur an ein komplexes und sensibles Umfeld anzupassen. Dazu gehören die vollständig unterirdisch angelegte Station Fosse di Sopra, eine 290 Meter lange stützenfreie Spannweite über Prà delle Nasse (Besonderes Schutzgebiet) sowie der Ausgleich von rund 100.000 Kubikmetern Aushubmaterial direkt vor Ort.

Die Trasse verbindet Bellaria, Prà delle Nasse, Fosse di Sopra und Passo Rolle. Sie umfasst vier Hauptstationen sowie eine ausschließlich zum Ausstieg vorgesehene technische Haltestelle bei Sass Maor, die Skifahrern den Zugang zum Übungsgelände Cimon ermöglicht.

Der erste Abschnitt zwischen Bellaria und Prà delle Nasse wird der wichtigste Umsteigeknoten zwischen Individualverkehr, öffentlichem Verkehr und Seilbahnsystem sein. Der anschließende Abschnitt führt nach Fosse di Sopra, wo das technische Zentrum der gesamten Verbindung errichtet wird. Die vollständig unterirdische Station, die zur Minimierung der landschaftlichen Auswirkungen dient, beherbergt die beiden unabhängigen Antriebe, die technischen Betriebsräume, die Garage für die Pistenfahrzeuge sowie die gemeinsame Fahrzeuggarage. Von hier aus startet die zweite Kabinenbahn zum Passo Rolle.

Insgesamt werden 33 Stützen errichtet. Zudem werden zwei den Trassenverlauf kreuzende Mittelspannungsleitungen unterirdisch verlegt.

Die von APAC im Auftrag von Trentino Sviluppo ausgeschriebene Vergabe wurde 2024 an die von Leitner S.p.A. geführte Arbeitsgemeinschaft vergeben. Zu ihr gehören außerdem Collini Lavori S.p.A., Misconel S.r.l. und Grisenti S.r.l. sowie die an den technischen Planungen beteiligten Ingenieur- und Planungsbüros.

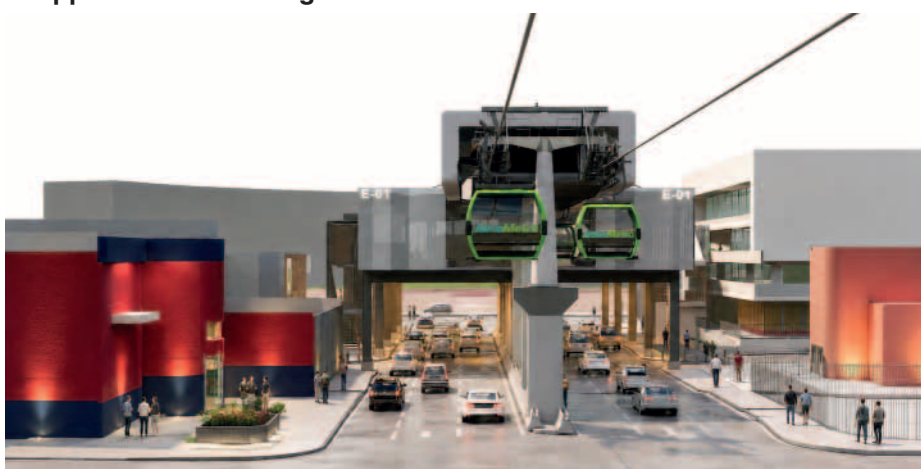
Das gesamte Verfahren wurde von Trentino Sviluppo koordiniert, mit Unterstützung der zuständigen Landesstellen für Umwelt, Landschaftsschutz, Forstwirtschaft, Wasserbau, Archäologie, Verkehrsinfrastruktur und Zivilschutz.



1. Station Fosse (1.972 m)
2. Station Sass Maor (2.026 m)
3. Passo Rolle
4. Station Passo Rolle (2.026 m)

# Doppelmayr baut Hochleistungsseilbahn für Guatemala City

Guatemala City schlägt mit dem AeroMetro-Projekt ein neues Kapitel in der Geschichte des öffentlichen Verkehrs auf. Es handelt sich nicht nur um das erste urbane Seilbahnsystem des Landes, sondern auch um eines der größten seiner Art weltweit – sowohl hinsichtlich der Förderleistung als auch der Infrastruktur. Für die Umsetzung dieses wegweisenden öffentlichen Verkehrsmittels wurde die Doppelmayr Gruppe als Partner ausgewählt.



Das urbane Seilbahnsystem AeroMetro besteht aus zwei Linien mit einer Gesamtlänge von 8,6 Kilometern und zwölf Stationen. Es wird Guatemala City mit der Gemeinde Mixco im Nordwesten der Hauptstadt verbinden. Mit einer Förderleistung von 5.500 Personen pro Stunde und Richtung pro Linie wird die Doppelmayr Gruppe ein weiteres leistungsstarkes urbanes Seilbahnsystem realisieren. Die kupelbaren Gondelbahnen verfügen über insgesamt 495 Kabinen mit jeweils Platz für zwölf Fahrgäste und bieten damit sowohl hohe Effizienz als auch Komfort. Die Fertigstellung der beiden Linien ist für 2028 geplant.

„Seilbahnen in pulsierenden Städten wie Guatemala City zu bauen, ist eine Ehre für das gesamte Doppelmayr-Team. Wir sind stolz, erneut Partner für die Realisierung eines herausragenden Beispiels moderner Mobilität sein zu dürfen. Das neue Seilbahnsystem wird die Mobilität für viele Menschen verbessern“, sagt Thomas Pichler, Mitglied des Executive Board der Doppelmayr Gruppe.

## Soziale und ökologische Auswirkungen

Die AeroMetro wird das Leben besonders von all jenen positiv beeinflussen, die täglich zwischen Mixco und Guatemala City pendeln. Sie verkürzt die Fahrzeiten in der



Hauptverkehrszeit von bis zu zwei Stunden auf nur 32 Minuten. Die barrierefreie Seilbahn ist vollständig in das städtische öffentliche Verkehrssystem integriert und mit dem lokalen Bus Rapid Transit (BRT) System vernetzt. Sie wird 17 Stunden am Tag und 360 Tage im Jahr betrieben. Das System ist zu 100 Prozent elektrisch und reduziert im Vergleich zu anderen öffentlichen Verkehrsmitteln deutlich Schadstoffemissionen.

„Die AeroMetro zeigt, wie Technologie und Nachhaltigkeit unsere Städte verändern können. Sie bietet Effizienz und Konnektivität und verbessert die Lebensqualität der Bürgerinnen und Bürger erheblich, indem es Pendelzeiten reduziert und die Umwelt schont“, so Konstantinos Panagiotou, CEO von Doppelmayr Guatemala.

## Städtische Transformation mit Zukunftsvision

Durch die Verbindung dicht besiedelter Gebiete mit wichtigen wirtschaftlichen Zentren sowie Bildungs- und Gesundheitseinrichtungen – darunter ein Krankenhaus und der Flughafen – verbessert die AeroMetro die Anbindung an die täglich vielfrequenzierten Einrichtungen. Sie bietet den Menschen in Stadtteilen, die in der

Vergangenheit von der traditionellen Infrastruktur unterversorgt waren, ein zuverlässiges Verkehrsmittel auf einem neuen Niveau. AeroMetro ist nicht nur eine Verkehrslösung, sondern ein Instrument für die städtische Transformation in Guatemala City. Dieses Projekt stellt einen bedeutenden Schritt für Guatemala in Richtung eines gerechteren und widerstandsfähigeren urbanen Modells dar, in dem der Zugang zu sicherem, schnellem, inklusivem und nachhaltigem

Verkehr zu einem Recht für alle wird. „AeroMetro markiert ein neues Kapitel für die Mobilität in Guatemala City und der gesamten Metropolregion. Dieses Projekt zeigt, dass es möglich ist, Infrastruktur zu schaffen, die das Leben von Tausenden Menschen täglich verbessert, wenn öffentliche Hand und Privatwirtschaft mit einer gemeinsamen Vision zusammenarbeiten“, sagte Ricardo Quiñónez, Bürgermeister von Guatemala City.



**Urbane Seilbahnen in Lateinamerika auf Wachstumskurs**  
Mit diesem Projekt setzt Guatemala einen Meilenstein: Als erstes Land der Region integriert es, das ein urbanes Seilbahnsystem mit derart hoher Förderleistung als Teil des öffentlichen Verkehrs realisiert und stärkt damit die Rolle der Seilbahn als innovative Mobilitätslösung in Lateinamerika. Seit der Inbetriebnahme der ersten urbanen Seilbahn

von Doppelmayr im Jahr 2009 in Venezuela hat sich diese Technologie in der Region etabliert. In Lateinamerika prägen Doppelmayr-Seilbahnen bereits die urbane Mobilität in Bolivien, Brasilien, Chile, Kolumbien, Guatemala, Mexiko und Venezuela. Rund 65 Kilometer Seilbahnstrecken sind bereits in Betrieb, weitere 50 Kilometer befinden sich derzeit im Bau. Damit nimmt die Region weltweit eine Vorreiterrolle bei der Integration von Seilbahnen als moderne öffentliche Verkehrslösung ein. Als leistungsfähige Ergänzung bestehender Verkehrsinfrastrukturen leisten urbane Seilbahnen einen wesentlichen Beitrag zur Verbesserung der Mobilität in Ballungsräumen. Sie ermöglichen eine effiziente Erschließung dicht besiedelter sowie topografisch anspruchsvoller Gebiete, verkürzen Reisezeiten und schaffen zuverlässige, nachhaltige Verkehrsverbindungen.

| FACTBOX         |       | Linie 1 | Linie 2 | Total |
|-----------------|-------|---------|---------|-------|
| Länge           | km    | 2,1     | 6,5     | 8,6   |
| Förderleistung  | P/h   | 5.500   | 5.500   | 5.500 |
| Geschwindigkeit | m/sec | 6,5     | 6,5     | 6,5   |
| Stationen       |       | 4       | 8       | 12    |

SKIGEBIET

# Südtirol Skiarena entsteht

Am 12. August 2026 wurde in Reinswald (Sarntal) der Verbund „Südtirol Skiarena“ vorgestellt, eine regionale Marke, die 18 Skigebiete (darunter ein Partner in Österreich und einer in der Schweiz) vereint, um ganzjährig ein aktives Bergerlebnis zu bieten. Die Initiative bietet einen einheitlichen Pass für den Zugang zu 555,7 Pistenkilometern und 118 Aufstiegsanlagen bis auf eine maximale Höhe von 3.250 Metern sowie zu 98 Almen und Berghütten. Das Modell setzt auf Nachhaltigkeit, integrierte Mobilität mit öffentlichen Verkehrsmitteln, hohe Servicestandards und vergünstigte Tarife für Familien und Jugendliche. Das Netzwerk umfasst insgesamt 18 Skigebiete, darunter 16 Südtiroler Skigebiete, eines im österreichischen Tirol (Nauders am Reschenpass) und eines im Schweizer Kanton Graubünden (Minschuns im Val Müstair). Gegenüber der bisherigen Ortler Skiarena, die aus 15 Skigebieten bestand, kommen drei neue Gebiete hinzu: Ratschings-Jaufen (Wipptal), Speikboden (Ahrntal/Skiworld Ahrntal)



und Klausberg (Ahrntal/Skiworld Ahrntal). Sie ergänzen die traditionellen Skigebiete des Verbunds: Sölden am Ortler und Alpin Arena Schnals (beide mit Gletscherskigebieten bis auf 3.250 Meter Höhe), Schöneben-Haideralp, Watles, Trafoi, Meran 2000, Pfellers, Schwemmalm, Vigiljoch, Rittner Horn, Reinswald, Roskopf und Ladurns. Die wichtigste Neuerung besteht darin, über den klassischen, ausschließlich im Winter gültigen Skipass hinauszugehen: Der neue Südtirol Skipass wird als ganzjähriger All-Season-Pass angeboten, der sowohl zum Skifahren in der Wintersaison als auch im Sommer für die Nutzung der Aufstiegsanlagen durch Wanderer und Biker verwendet werden kann. Für den Zeitraum vom 1.11.2026 bis 30.10.2027 wird die Südtirol Skiarena zu folgenden Preisen angeboten (im Vorverkauf bis zum 30.10.2026): Erwachsene (1961–2008): 705 € (im Vorverkauf 599 €); Senioren (bis 1960): 669 € (im Vorverkauf 569 €); Jugendliche (2009–2012): 422 € (im Vorverkauf 359 €); Kinder (2013–2020): 352 € (im Vorverkauf 299 €).

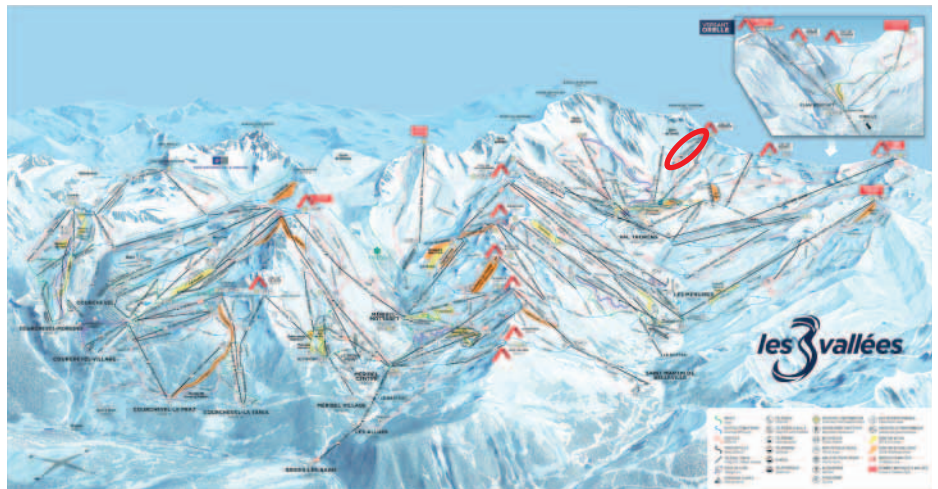
# Face-Nord-Kabinenbahn in Val Thorens

Doppelmayr hat in Frankreich für SETAM (Société Téléphériques Tarentaise Maurienne) eine 10er-AURO-Kabinenbahn mit einem Investitionsvolumen von rund 15 Millionen Euro errichtet. Die Anlage wurde für eine Förderleistung von 1.800 P/h ausgelegt und wird derzeit mit 1.450 P/h betrieben.

Dies ist eine interessante Bestätigung für einen Wintersportort und ein Unternehmen, die bereits 2007 Vorreiter beim Betrieb einer Kabinenbahn – damals einer Anlage in zwei Sektionen – ohne Personal in den Stationen waren.

Die Anlage verläuft in besonders großer Höhe (2.681 m – 3.002 m) und verdoppelt praktisch die Linie des kuppelbaren, im Pendelbetrieb verkehrenden Funitels „de Thorens“ (Baujahr 2011, Hersteller BMF, mit 4 Kabinen [2+2] für jeweils 40 [20+20] Personen und einer Förderleistung von 1.710 P/h), dessen Kapazität sich für die Nachfrage der Gäste auf dieser Seite zunehmend als unzureichend erwiesen hatte.

Die Strecke führt bis auf den Bergkamm



**Oben, Pistenplan von Val Thorens  
und 3Vallées**

**Mitte, Omega-V-Kabinen  
Unten, Talstation**





und erschließt auf der Seite von Val Thorens die Pisten Asters und Face Nord, vor allem aber die Panoramapiste Lory, die über eine blaue Piste, die für Skifahrer aller Könnernstufen geeignet ist und sich wachsender Beliebtheit erfreut, eine strategische Verbindung mit dem Sektor Orelle herstellt. Aufgrund der großen Höhenlage sind beide Endstationen geschlossen ausgeführt. Geschwindigkeit und Förderleistung wurden bewusst reduziert, um die Länge der Beschleunigungs- und

1. Bergstation
2. Bergstation der Kabinenbahn und des Funitels
3. Strecke von oben gesehen
4. Kabineninnenraum
5. Ausstieg in der Bergstation

#### TECHNISCHE DATEN

|                       |       |
|-----------------------|-------|
| Höhenunterschied m    | 319   |
| Länge m               | 1.128 |
| Förderleistung P/h    | 1.800 |
| Geschwindigkeit m/sec | 5,5   |
| Stützen               | 10    |
| Seil-Ø mm             | 48    |

Verzögerungsstrecken zu begrenzen und dadurch die Umweltauswirkungen in einem sensiblen Gebiet zu minimieren. Außerdem ermöglicht dies eine begrenzte Anzahl von Kabinen, die bei Sturm oder während Stillstandszeiten in den Stationen garagiert werden können, wodurch eine separate Garagierung überflüssig wird. Der Ein- und Ausstieg erfolgt entlang der Stationsumfahrt.



# TR9 und TR10: Die überarbeitete TR-Serie setzt erneut Maßstäbe

Mit der umfassenden Überarbeitung der TR9 und TR10 entwickelt TechnoAlpin seine Propellermaschinenreihe konsequent weiter. Im Fokus der neuesten Generation stehen Lösungen, die den Arbeitssalltag im Skigebiet spürbar erleichtern: eine übersichtlichere Bedienung, optimierte Möglichkeiten für Transport und Lagerung sowie eine noch effizientere Ressourcennutzung. Ausgangspunkt für diese Weiterentwicklung war das direkte Feedback der Kunden. Die Erfahrungen der Anwender, die täglich mit den Maschinen arbeiten, lieferten wertvolle Impulse und halfen dabei, konkretes Optimierungspotenzial gezielt umzusetzen.

## Alle Bedienelemente auf einer Seite

Auf den ersten Blick fällt die neue Anordnung der Bedienelemente auf: Display, Schaltschrank, Höhenverstellung und Schwenkung befinden sich bei den überarbeiteten TR9 und TR10 nun gemeinsam auf einer Seite der Maschine. Damit sind alle zentralen Steuerelemente übersichtlich gebündelt und beim Bedienen

oder Wartens direkt erreichbar.

Mit der neuen Anordnung wurde auch die Betriebssicherheit erhöht. Der bisher an der Oberseite des Displays platzierte Notausschalter konnte entfallen, da sich der Hauptschalter nun unmittelbar im Arbeitsbereich des Displays befindet. Gleichzeitig verhindert diese Lösung, dass angesammelte oder abrutschende Schneemengen den Notausschalter unbeabsichtigt betätigen.

## Neuer Unterwagen für mehr Flexibilität

Der neu entwickelte Unterwagen verbindet kompakte Abmessungen mit hoher Stabilität. Seine Stützen lassen sich je nach Einsatzsituation ein- oder ausfahren: In der eingefahrenen Position benötigen sie rund 30 Prozent weniger Platz als bei den bisherigen Modellen. Das schafft Vorteile beim Transport, weil mehr Maschinen auf einem LKW untergebracht werden können, und reduziert zugleich den Platzbedarf bei der Übersommerung.

Dort, wo es auf einen besonders sicheren Stand ankommt, etwa bei der Positionierung im steilen

Gelände, werden die Stützen ausgefahren. Sie reichen dabei weiter als bei den bisherigen Modellen und sorgen für zusätzliche Stabilität. So kann die Maschine flexibel auf die örtlichen Gegebenheiten eingestellt werden – von der kompakten Transportstellung bis zum sicheren Einsatz in anspruchsvollem Terrain.

## Geringerer Energieeinsatz und digitale Steuerung

Auch bei der Ressourcennutzung wurden die TR9 und TR10 gezielt weiterentwickelt. Die überarbeiteten Modelle erzeugen dieselbe Schneemenge bei geringerem Energieeinsatz und gewährleisten zugleich einen effizienten Druckaufbau – unabhängig von der Meereshöhe. Damit unterstützen sie Skigebiete dabei, ihre Beschneigung leistungstark und zugleich ressourcenschonend zu gestalten.

Die Erfahrungen aus der Praxis zeigen: Die Steuerung der Maschinen erfolgt überwiegend über die Steuerungssoftware ATASSpro. Für lokale Wartungsarbeiten oder an Standorten ohne Internetverbindung steht zusätzlich eine Bluetooth-





Verbindung zur Verfügung. Deshalb können mobile Maschinen künftig auch ohne Display bestellt werden. Das reduziert nicht nur die Kosten für den Skigebietsbetreiber, sondern folgt auch einem einfachen Grundsatz: Die nachhaltigste Ressource ist jene, die gar nicht erst benötigt wird.

#### Weiterhin leistungsstark im Grenztemperaturbereich

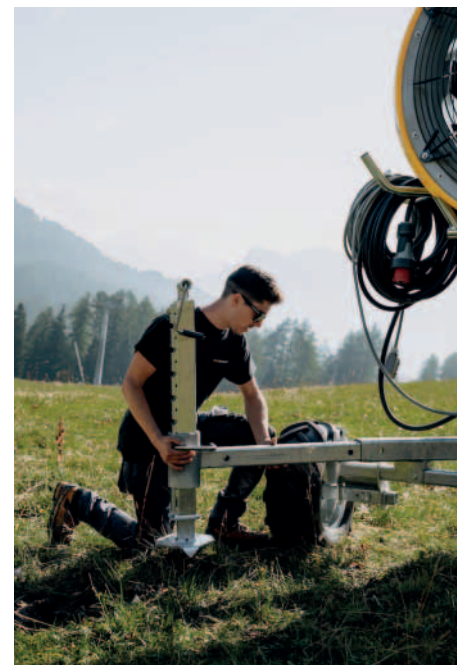
Regelmäßige Analysen von

TechnoAlpin zeigen, dass ein Großteil der Schneistunden in der Einschneiphase bei Feuchtkugelttemperaturen zwischen -2 °C und -5 °C liegt. Gerade unter diesen anspruchsvollen Bedingungen ist eine hohe Performance entscheidend.

Die TR-Serie baut dabei auf hochwertige Düsen und Nukleatoren mit Rubineinsätzen, die je nach Anforderung unterschiedlich konfiguriert werden können. Ein Luftkühler mit außergewöhnlich großer Kühloberfläche ergänzt dieses Zusammenspiel. So bieten TR9 und TR10 auch bei herausfordernden Temperaturen eine zuverlässige Grundlage für eine effiziente Schneeproduktion.

#### Vereinheitlichte Bauteile vereinfachen Logistik

Ein wesentliches Merkmal der TR-Serie ist ihr hoher Grad an Vereinheitlichung: Rund 90 Prozent der Bauteile sind sowohl innerhalb der TR-Serie als auch mit den Modellen der TT-Serie identisch. Das vereinfacht die Ersatzteilbeschaffung und Lagerhaltung auf Kundenseite und schafft zugleich Vorteile für die interne Logistik.



Die umfassende Überarbeitung verbindet bewährte Leistungsmerkmale mit konkreten Verbesserungen aus der Praxis. So werden die TR9 und TR10 noch einfacher zu bedienen, flexibler zu transportieren und effizienter zu betreiben – und setzen bei Benutzerfreundlichkeit, Betriebssicherheit und Ressourcennutzung erneut Maßstäbe.

## SKIGEBIET

# Best ski report 2026

Die Ergebnisse der größten „On-Mountain“-Studie im Alpenraum wurden vorgestellt. Mehr als 41.000 Gäste wurden direkt auf den Skipisten der Alpen befragt (Zufallsstichprobe mit betreutem Selbstfragebogen) – durchgeführt von 24 Interviewern an 248 Erhebungstagen in Bergrestaurants und Skihütten der wichtigsten Skigebiete in Österreich, der Schweiz, Italien, Frankreich und Deutschland.

Es handelt sich um die siebte Ausgabe der Studie (2012, 2014, 2016, 2018, 2020, 2023 und 2026), die mehr als 20 Bewertungskategorien umfasst – von der Pistenqualität bis zum Preis-Leistungs-Verhältnis. Die durchschnittliche Gesamtzufriedenheit beträgt 7,95 Punkte auf einer Skala von 1 bis 10.

Die Bewältigung einer stetig wach-

senden Zahl von Skifahrern kristallisiert sich dabei eindeutig als eine der zentralen Herausforderungen heraus.

#### Die sechs wichtigsten Kriterien bei der Wahl eines Skigebiets

Pistenqualität

Schneesicherheit

Sicherheit auf den Pisten

Größe des Skigebiets und Vielfalt der Pisten

Freundlichkeit des Personals

Komfort der Seilbahnen und Liftanlagen

#### Die wichtigsten Zukunftsthemen

Preis-Leistungs-Verhältnis

Sicherheit auf den Pisten

Komfort der Seilbahnen und Liftanlagen

Begrenzung der Besucherzahl

Echtzeitinformationen über die Bedingungen im Skigebiet

#### TOP-10-Rangliste (Gesamtzufriedenheit)

| Rang | Destination        | Punkte |
|------|--------------------|--------|
| 1    | Zermatt            | 8,46   |
| 2    | Val d'Isère        | 8,40   |
| 3    | Tignes             | 8,31   |
| 3    | Les Arcs           | 8,31   |
| 5    | Alta Badia         | 8,28   |
| 6    | Aletsch Arena      | 8,24   |
| 7    | Kronplatz          | 8,22   |
| 7    | Serfaus-Fiss-Ladis | 8,22   |
| 9    | Gröden/Seiser Alm  | 8,18   |
| 10   | Mayrhofen          | 8,16   |

#### Hervorzuheben

Zermatt wurde bereits zum fünften Mal als Best Ski Resort ausgezeichnet und erhielt den Titel zudem zum dritten Mal in Folge (2020, 2023 und 2026).

#### Die Sieger der einzelnen Kategorien sind:

Serfaus-Fiss-Ladis – Angebot für Kinder und Familien;

Laax – Funpark und Snowboard;

Ischgl – Après-Ski;

Sölden – Preis-Leistungs-Verhältnis; das Skigebiet behauptet den ersten Platz bereits zum siebten Mal in Folge.

# Seilfahrgeräte und dessen Antriebe

**Von Seilfahrgeräten bis zu Antriebssystemen: ein Überblick über die wichtigsten Lösungen für die sichere und effiziente Seilbahnbergung.**

Immoos entwickelt und produziert seit 1997 innovative Bergungs- und Sicherheitssysteme für die Seilbahnbranche.

Mit der Entwicklung der selbstfahrenden Seilfahrgeräte konnte die terrestrische Evakuierung aus Seilbahnen revolutioniert und neue Massstäbe gesetzt werden. Die kontinuierliche Weiterentwicklung der Seilbefahrung hat Immoos zum weltweiten Marktführer gemacht.

Früher war die Evakuierung von Seilbahnen stark vom Zusammenspiel mehrerer Retter abhängig. Die Fortbewegung entlang des Seils erforderte aufwendige Sicherungssysteme sowie eine nicht immer einfache Kommunikation zwischen Retter und Sicherungspersonal. Dies führte zu erhöhtem Zeitbedarf,



SS1 mGB

hohem Personal - und Materialaufwand und einem grösseren Risiko von Kommunikationsfehlern.

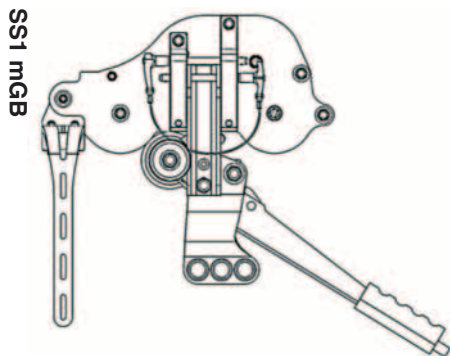
Mit der Entwicklung der selbstfahrenden Seilfahrgeräte durch Immoos wurde es möglich, dass sich ein Retter autonom entlang des Seils bewegen kann – ohne Rückhalteseil und ohne zweiten Sicherungsmann. Damit wurde der Grundstein für das innovative

1-Personen-Bergungssysteme gelegt, das heute als Standard in vielen Anlagen gilt.

Die Seilfahrgeräte von Immoos sind universell einsetzbar und bieten gegenüber klassischen Bergungssystemen entscheidende Vorteile:

- Unabhängigkeit von Fahrzeugabständen und Streckenlängen
- Reduzierter Material- und Ausrüstungsaufwand
- Einsatz auch in schwierigem Gelände
- Deutlich geringerer Personalaufwand
- Maximale Sicherheit durch minimierte Kommunikationsschnittstellen

Die Möglichkeit, Rettungseinsätze mit nur einer Person durchzuführen, steigert die Effizienz erheblich und reduziert gleichzeitig potenzielle Fehlerquellen im Ablauf.

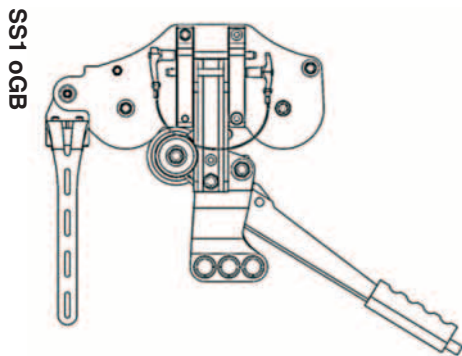


SS1 mGB

## Seilfahrgeräte für jeden Einsatz

### Das Grundgerät

Das SS1 mGB bildet die Basis der Immoos Seilfahrgeräte. Es ist für Seilneigungen bis 105 % ausgelegt und verfügt über eine automatische Fliehkraftbremse, welche die Geschwindigkeit auf ca. 1.8 m/s reguliert. Das Gerät eignet sich für Litzenseile mit Durchmessern von 12 bis 60 mm und deckt den Grossteil aller Anwendungen ab. Gleichzeitig bildet es die Grundlage des revolutionären 1-Personen-Bergungssystems.



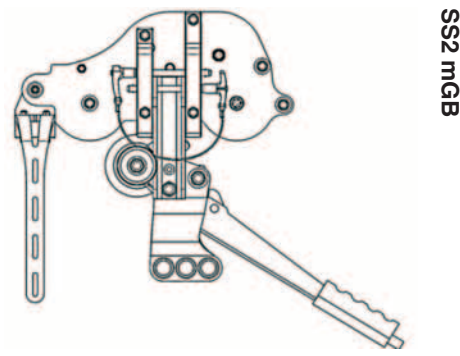
SS1 oGB

### Für flache Seilfelder

Das SS1 oGB ist eine vereinfachte Variante ohne Fliehkraftbremse und wurde speziell für flache Anwendungen entwickelt. Die reduzierte Konstruktion macht das Gerät leichter und handlicher und ermöglicht dadurch eine besonders einfache und effiziente Handhabung.

### Für grosse Seildurchmesser

Das SS2 mGB basiert auf dem bewährten Konzept des SS1 mGB, wurde jedoch speziell für grössere Seildurchmesser bis 75 mm konzipiert. Damit eignet sich das System



SS2 mGB

ideal für grosse Seilbahnanlagen mit erweiterten Anforderungen.

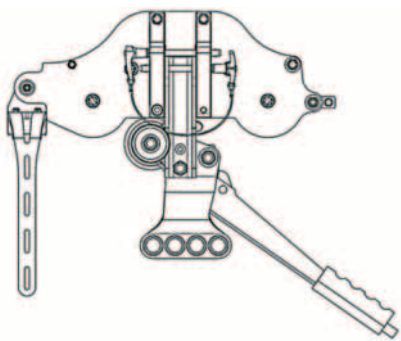
### Für anspruchsvolle Einsätze

Das SS20 AWD wurde für hohe Beanspruchung und regelmässige Nutzung entwickelt. Es eignet sich insbesondere für Anwendungen mit zusätzlichen Antriebssystemen wie dem Spezialantrieb Milwaukee oder dem EDS. Die robuste Bauweise sorgt für maximale Langlebigkeit unter anspruchsvollen Bedingungen.

### Für extreme Einsatzbedingungen

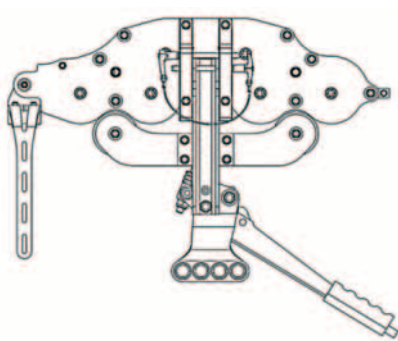
Das SS40 AWD stellt die leistungsstärk-

SS20 AWD



ste Variante im Sortiment dar. Entwickelt für extreme Einsatzbedingungen, bietet es höchste Zuverlässigkeit und Widerstandsfähigkeit auch unter schwierigsten

SS40 AWD



Umgebungsbedingungen.

### Fangbremse

Die optional koppelbare Fangbremse bietet zusätzliche Sicherheit in beson-



Fangbremse

ders steilen, nassen oder vereisten Seilfeldern. Darüber hinaus ermöglicht sie die Befahrung vollverschlossener Seile bis zu einer Neigung von 30°.

Akkubohrmaschine



### Antriebe

#### Akkubohrmaschine

Flexibel und unkompliziert

Alle Seilfahrgeräte können mithilfe eines entsprechenden Adapters mit handelsüblichen Akkubohrmaschinen betrieben werden.

Für längere Strecken lassen sich die Systeme zusätzlich mit Flansch und Anschlagbolzen erweitern, wodurch eine ergonomischere und kraftsparende Bedienung ermöglicht wird.

#### Spezialantrieb Milwaukee

Für Steigungen und Personentransport

Der Spezialantrieb Milwaukee ermöglicht das Bewältigen von Steigungen bis zu 20°.

Zusätzlich können Fahrgäste mithilfe

Milwaukee



eines separaten Laufwerks entlang des Seils verschoben werden – beispielsweise dann, wenn das jeweilige Bergungskonzept dies vorsieht.

#### Elektroantrieb EDS

Leistungsstark und effizient

Mit dem Electrical Drive System (EDS) können Steigungen bis 30° sicher befahren werden. Gleichzeitig erlaubt das System den kontrollierten Transport von Fahrgästen entlang des Bahnseils.

Der leistungsstarke Elektromotor und dessen Akku ermöglichen ein Befahren von sehr langen Strecken, ohne Wechsel des Akkus.

Dank intelligenter Steuerung kann Energie rekuperiert und der Akku während des Talwärtsfahrens wieder aufgeladen werden.



Elektroantrieb EDS

### Kundenspezifische Lösungen im Fokus

Neben der Serienproduktion legt Immoos grossen Wert auf kundenspezifische Entwicklungen. Jede Seilbahnanlage stellt individuelle Anforderungen hinsichtlich Topografie, Seildimensionen und Einsatzkonzept. Immoos analysiert diese Rahmenbedingungen detailliert und entwickelt darauf abgestimmte Lösungen. Dies ermöglicht Betreibern die optimale Integration der Systeme in ihre bestehende Infrastruktur sowie die Umsetzung effizienter und sicherer Bergekonzepte.



# Mottolino wird Benefit-Unternehmen

Das Skigebiet Mottolino, das in Livigno als Paradies für Wintersportler mit Ski, Snowboard, Downhill, Freeride und Freestyle sowie im Sommer für Mountainbiker bekannt ist, bekräftigt offiziell sein Engagement für Menschen, Gäste, die lokale Gemeinschaft und die Umwelt. Diese unternehmerische und zugleich familiäre Entscheidung begleitet den Entwicklungsprozess des Unternehmens und schlägt sich in konkreten Initiativen für die Region, die soziale Inklusion, das Wohlbefinden der Mitarbeitenden und die Nachhaltigkeit im Bergraum nieder.



Die Mottolino S.p.A., Eigentümerin und Betreiberin des Skigebiets, des Bikeparks sowie des neuen Mottolino-Headquarters in Livigno, ist offiziell zu einem Benefit-Unternehmen geworden. Dieser Schritt bedeutet weniger einen Richtungswechsel als vielmehr die formelle Verankerung eines Ansatzes, den das Unternehmen seit Jahren verfolgt: den Berg nicht nur als Ort für Sport und Tourismus zu entwickeln, sondern als festen Bestandteil des täglichen Lebens in Livigno – geprägt von Arbeit, Beziehungen, Gemeinschaft und Verantwortung für die Region.

„Für uns war der Berg nie nur ein touristisches Produkt, sondern stets ein Ökosystem aus Menschen, Landschaft und Beziehungen“, erklärt Marco Rocca, Geschäftsführer der Mottolino S.p.A. „Ein Benefit-Unternehmen zu werden bedeutet, eine Unternehmensphilosophie schriftlich festzuhalten, die schon immer Teil unserer Identität war: Wachstum zu schaffen und dabei nicht nur wirtschaftlichen, sondern auch sozialen und ökologischen Mehrwert zu generieren, ohne die authentische Verbundenheit mit Livigno und den Menschen, die hier leben, zu verlieren.“ Die Entscheidung fällt in eine wichtige Phase der Unternehmensentwicklung – mitten im Generationenwechsel und in einem Entwicklungsprozess, der zunehmend auf ein ausgewogenes Verhältnis zwischen wirtschaftlichem Wachstum, hoher Erlebnisqualität, ökologischer Nachhaltigkeit und gesellschaftlicher Wirkung ausgerichtet ist.

„Zu unserem Entwicklungsprozess gehört auch ein kultureller und organisatorischer Wandel“, erläutert Valentina Rocca, Verantwortliche für das Benefit-Unternehmen-Projekt und Direktorin der Rifugio Camanel der Mottolino S.p.A. „Mit der Umwandlung in ein Benefit-

Unternehmen haben wir uns bewusst dafür entschieden, Ziele, Verantwortlichkeiten und Handlungsfelder klar zu definieren, die unsere zukünftigen Entscheidungen leiten werden. Dieser Weg ermöglicht es uns, Nachhaltigkeit, die Aufmerksamkeit für die Menschen und eine langfristige Perspektive noch stärker in unsere tägliche Arbeit zu integrieren.“ Damit wurden offiziell vier zentrale Handlungsfelder in die Unternehmenssatzung aufgenommen: Menschen, Gäste, Gemeinschaft und Umwelt. Diese unterschiedlichen, aber eng miteinander verbundenen Bereiche werden die Entwicklung des Unternehmens in den kommenden Jahren prägen.

Der erste Schwerpunkt betrifft die **Mitarbeitenden von Mottolino**. In den vergangenen Monaten hat das Unternehmen seine Personalpolitik strukturiert weiterentwickelt, um ein stärker partizipatives und bewussteres Arbeitsumfeld zu schaffen. Dazu gehören Investitionen in Aus- und Weiterbildung, interne Feedbackprozesse sowie die Förderung der Zusammenarbeit zwischen den Teams. Das Programm umfasst außerdem bezahlte Teambuilding-Maßnahmen, gemeinsame Aktivitäten außerhalb des Arbeitsalltags sowie Instrumente zur regelmäßigen Erfassung des Betriebsklimas. Dahinter steht die Überzeugung, dass das Wohlbefinden der Mitarbeitenden unmittelbare Auswirkungen auf das Erlebnis der Gäste hat.

Ein weiterer Schwerpunkt betrifft die **Beziehung zu den Gästen** und die Art und Weise, wie sie den Berg erleben. Ziel ist es nicht nur, Dienstleistungen anzubieten, sondern Erlebnisse zu schaffen, die eine authentische Verbindung zur Region und ihren Werten herstellen. Besucher sollen Mottolino nicht nur als Ort für einen

Skitag erleben, sondern mit der Bergkultur, den hier lebenden Menschen und der umgebenden Natur in Kontakt kommen.

In diesem Zusammenhang steht auch Mottolino Vibes, das Ende 2025 eingeführte Kundenbindungsprogramm. Bereits in den ersten sechs Monaten seines Bestehens konnten dadurch 5.000 Euro an das Tageszentrum für Menschen mit Behinderungen in Livigno gespendet werden. Die Beteiligung der Community wurde so in eine konkrete Unterstützung der Region umgesetzt.

Auch die lokale **Gemeinschaft** zählt zu den Bereichen, in denen sich das Unternehmen besonders engagiert. Dies geschieht nicht nur durch institutionelle Kooperationen, sondern auch durch Initiativen, die direkte Begegnungen und echte Möglichkeiten der Inklusion schaffen. Ein Beispiel dafür ist das im Restaurant Kosmo organisierte Benefizabendessen, bei dem Jugendliche des Behinderten-zentrums und ihre Familien gemeinsam mit dem Restaurantteam an einem Kochworkshop sowie am Service teilnehmen. Für einen Abend wurden Küche und Restaurant zu einem Ort der Begegnung und Teilhabe; der gesamte Erlös kam der Gruppe zugute.

Im **Umweltbereich** arbeitet Mottolino an der nachhaltigen Sanierung einer Berghütte, die als Pilotprojekt für eine umweltverträgliche alpine Architektur konzipiert wurde. Das Vorhaben geht weit über eine einfache Renovierung hinaus und soll zu einem übertragbaren Modell für zeitgemäße Bergunterkünfte werden, das Gastfreundschaft, Energieeffizienz und eine Reduzierung der Umweltbelastung miteinander verbindet. Vorgesehen sind der Einsatz erneuerbarer Energien, eine Verringerung des Wasserverbrauchs, die Verwendung regionaler Materialien sowie eine besondere Rücksichtnahme auf die landschaftliche Einbindung, um eine Anlage zu schaffen, die im Einklang mit ihrer natürlichen Umgebung steht.

„Die Entscheidung für den Status eines Benefit-Unternehmens bedeutet die formelle Bestätigung eines Engagements, das uns seit jeher auszeichnet“, erklärt Ian Rocca, geschäftsführender Verwaltungsrat der Mottolino S.p.A. „Wir wünschen uns, dass jeder Mensch, mit dem wir in Kontakt kommen, unsere Aufmerksamkeit, unsere Qualitätsorientierung und unseren Respekt gegenüber der Region wahrnimmt. Für uns bedeutet Benefit-Unternehmen zu sein, diesen Ansatz noch konkreter, transparenter und messbarer zu machen.“ Ab dem kommenden Jahr wird Mottolino jährlich einen Wirkungsbericht veröffentlichen, in dem die erreichten Ziele gemessen und die Ergebnisse der umgesetzten Initiativen öffentlich dokumentiert werden.

„Das ist der konkreteste Weg, Transparenz zu schaffen, klare Ziele zu definieren, über das Erreichte zu berichten und uns kontinuierlich weiterzuentwickeln.“

# Wenn die Arbeit extrem wird, liefert Merlo die passende Antwort

Wenn die Einsatzbedingungen extrem werden, sind Maschinen gefragt, die Leistung, Präzision und Zuverlässigkeit kompromisslos vereinen. Genau in diesen Situationen beweisen die Teleskoplader von Merlo, dass sie heute zu den von Fachleuten am meisten geschätzten und eingesetzten Maschinen für anspruchsvolle Arbeiten gehören.

Ein besonders aussagekräftiges Praxisbeispiel stammt aus der Wartung der SkyWay-Seilbahn, einer ikonischen Infrastruktur am Fuße des Mont Blanc. An der Talstation in Entrèves, einem Ortsteil von Courmayeur auf etwa 1.300 Metern Höhe, wurde der Merlo TF30.9 für die Durchführung der ordentlichen und außerordentlichen Wartungsarbeiten ausgewählt, die zweimal jährlich – in den Monaten Mai und November während der Betriebsruhe der Anlage – stattfinden.

In diesen Phasen, die durch besonders anspruchsvolle Umweltbedingungen geprägt sind – darunter niedrige Temperaturen, Eisbildung, geneigtes Gelände und komplexe logistische Anforderungen –, erweist sich der TF30.9 als unverzichtbarer Partner. Die Maschine wird für das Materialmanagement eingesetzt, wobei zahlreiche Lastwagen innerhalb weniger Tage entladen und organisiert werden müssen. Darüber hinaus übernimmt sie die Reinigung und Instandhaltung der Parkflächen rund um die Talstation.

Ausgestattet mit Gabeln, Schaufel, Kehrbürste, Haken und Ausleger bestätigt der TF30.9 seine herausragende Vielseitigkeit innerhalb seines Segments. Trotz seiner kompakten Abmessungen erreicht er mit dem



Teleskopausleger nahezu 9 Meter Arbeitshöhe und kann Lasten bis zu 3.000 kg heben. Dieses Modell stellt damit eine gelungene Kombination aus Leistung und Wendigkeit dar.

Seit seiner Einführung im Jahr 2015 hat der TF30.9 das Konzept des kompakten Teleskopladers neu definiert. Im Laufe der Jahre wurde er hinsichtlich Komfort und Motorisierung kontinuierlich weiterentwickelt, ohne seine charakteristischen Eigenschaften zu verlieren. Besonders hervorzuheben sind seine Agilität, die feinfühlig und intuitive Hydrauliksteuerung sowie das modulierte hydrostatische Getriebe, die selbst bei den anspruchsvollsten Arbeiten höchste Präzision gewährleisten.

Von den Bedienern besonders geschätzt wird die Fähigkeit der Maschine, dank ihres großen Lenkeinschlags und der Möglichkeit,

zwischen drei verschiedenen Lenkarten zu wählen, auch auf engem Raum effizient zu arbeiten. Dadurch lässt sie sich optimal an unterschiedliche Einsatzbedingungen anpassen. Die Kabine, eine der geräumigsten ihrer Klasse, bietet hohen Komfort und ausgezeichnete Sichtverhältnisse – entscheidende Faktoren in anspruchsvollen Gebirgsumgebungen.

*„Von großer Bedeutung waren die Schulungen, die direkt vom Merlo-Ausbildungs- und Forschungszentrum durchgeführt wurden. Dort wurden wir darin geschult, unseren selbstfahrenden Teleskoplader mit sämtlichem Zubehör optimal und sicher einzusetzen.“*

Die Geschichte von Skyway Monte Bianco ist einzigartig – ein Projekt, das Weitblick, planerische Präzision und ein makelloses Management der extremen Bedingungen in großer Höhe erforderte. Von den 1.300 Metern von Entrèves bis zu den 3.466 Metern der Punta Helbronner ist jede Phase – vom Bau bis zur Wartung – von einzigartigen operativen Herausforderungen geprägt, bei denen Klima, Logistik, Sicherheit und Professionalität zu entscheidenden Faktoren werden.

In diesem Umfeld können zuverlässige und vielseitige Lösungen wie der Merlo TF30.9 ihr volles Potenzial entfalten und dazu beitragen, Betriebskontinuität und Effizienz selbst dort sicherzustellen, wo der Berg die Regeln vorgibt.



# Manganui – Ein unberechenbares Skigebiet, das nur über eine Hängebrücke erreichbar ist

Quelle: [nevesport.com](https://www.nevesport.com)

Niemand weiß, wann die Skisaison beginnt. Genauso wenig ist bekannt, wann sie endet oder ob sie überhaupt wieder eröffnet wird. Eines Tages erscheint einfach die Mitteilung, dass die Liftanlagen in Betrieb sind. Um das Skigebiet zu erreichen, muss man zudem etwa eine halbe Stunde zu Fuß gehen und eine Hängebrücke überqueren, die bis zu 50 Meter über dem Boden verläuft.

Neuseeland ist bekannt für seine beeindruckenden Landschaften und legendären Berge. Als Kulisse für Filme wie *Der Herr der Ringe* steht das Land auch in Sachen Skigebiete anderen Destinationen in nichts nach. Allerdings befinden sich fast alle Wintersportgebiete auf der Südinself. Für Skifahrer, die auf der Nordinsel leben, sind die Möglichkeiten, ohne Flug nach Queenstown Ski zu fahren, äußerst begrenzt.

Zum Glück erhebt sich mitten auf der Nordinsel der alte Vulkan Mount Ruapehu, der eine Höhe von 2.797 Metern erreicht. Das genügt, damit die winterlichen Niederschläge als Schnee fallen. An seinen Hängen liegen die drei Skigebiete Turoa, Whakapapa und das kleine Tukino. Im Gegensatz zu Europa werden die Schneebedingungen in Neuseeland jedoch umso besser, je weiter man nach Süden kommt. Deshalb müssen diese drei Skigebiete ihre Saison durch technische Beschneigung absichern.

An der Westseite der Nordinsel, nahezu auf derselben geografischen Breite, gibt es jedoch eine vierte Möglichkeit für Skifahrer in diesem Teil Neuseelands. Es handelt

sich um Manganui, ein kleines Skigebiet, das von Freiwilligen betrieben wird und über zwei einfache Schlepplifte verfügt, die etwas unterhalb des Gipfels des Mount Taranaki installiert sind, eines weiteren erloschenen Vulkans mit einer Höhe von 2.518 Metern.

Der höchstgelegene Lift von Manganui endet allerdings bereits auf 1.618 Metern. Außerdem verfügt das Skigebiet über keine einzige Anlage zur technischen Beschneigung. Aufgrund der vergleichsweise geringen Höhenlage und des fehlenden Kunstschnees erscheint der Schnee hier nur gelegentlich. Wenn es schneit, rückt eine ganze Gruppe von Freiwilligen des Stratford Mountain Club aus, präpariert die Pisten und gibt – sofern keine gefährlichen Felsen oder Steine freiliegen – über die sozialen Medien bekannt, dass die Schlepplifte in Betrieb genommen werden.

Trotz dieser Ungewissheit können Wintersportler anhand der Wettervorhersagen häufig abschätzen, wann die Freiwilligen von Manganui die Liftanlagen wieder öffnen könnten. Deshalb verfolgen sie die offiziellen Mitteilungen aufmerksam und machen sich sofort auf den Weg, sobald grünes Licht gegeben wird. Diese Flexibilität hat noch einen weiteren Vorteil: Unabhängig von der Jahreszeit wird geöffnet, sobald genügend Schnee liegt. So kam es bereits vor, dass die Saison Anfang Mai begann – außergewöhnlich früh für Neuseeland. Ein anderes Mal fiel den ganzen Winter über kein Schnee, dafür aber im Frühjahr. Während alle

anderen Skigebiete bereits geschlossen hatten, eröffnete Manganui seine Saison.

Um die Wetterbedingungen in diesen Breiten besser zu verstehen, genügt der Hinweis, dass Manganuis eigentliche Konkurrenz nicht die drei Skigebiete am Mount Ruapehu sind, sondern die Wellen von Plymouth. Wenn nämlich ein Sturm Schnee in dieses kleine Skigebiet bringt, sorgt derselbe Wind an der Küste auch für hohe Wellen, auf die die Surfer warten. Dann heißt es entscheiden: Skier oder Surfbrett? Schnee oder Meer?

Am Samstag schneite es, am Sonntag konnten alle Liftanlagen öffnen und rund einhundert Skifahrer kamen ins Skigebiet. Am darauffolgenden Montag war es etwa die Hälfte. Am Dienstag war der Schnee bereits wieder verschwunden. Also kehrten alle nach Hause zurück und warteten auf den nächsten Winterbruch.

Eine weitere Besonderheit von Manganui ist, dass es keinen Parkplatz direkt an den Pisten gibt. Das Auto wird auf dem Plateau Car Park abgestellt, von wo aus man etwa 30 Minuten zu Fuß bis zu den Liftanlagen benötigt. Früher war der Weg noch länger, doch im Jahr 2024 wurde die spektakuläre Manganui-Hängebrücke eröffnet. Sie überspannt die Manganui-Schlucht und erreicht eine Höhe von bis zu 50 Metern über dem Boden. Am Eingang der Brücke befindet sich ein Lastenaufzug, an dem Ski und Snowboards abgegeben werden können. Diese werden bis zur Talstation des Skigebiets transportiert.



# YOUR BEST WINTER SOLUTION EVER

neveplast  
**LIFT**

NEVER STOP SKIING



[www.neveplast.it](http://www.neveplast.it)

NEVEPLAST LIFT: EIN INNOVATIVES  
PRODUKT, DAS SPEZIELL FÜR BETREIBER  
VON SKIGEBIETEN ENTWICKELT WURDE

Neveplast LIFT senkt die Betriebskosten und bietet eine definitive Lösung für die Herausforderungen, die durch zu wenig oder zu viel Schnee in den Ein- und Ausstiegsbereichen von Sesselliften entstehen.

artificial snow fun  
**neveplast**



IMPIANTI A FUNE

JEDE REISE ZUM GIPFEL  
HINTERLÄSST NUR GUTE SPUREN



CCM FINOTELLO | VIA VERCELLI, 10 | PIANEZZA (TO) ITALY +39.011.9673844 | [WWW.CCMFINOTELLO.COM](http://WWW.CCMFINOTELLO.COM)