

**Zeitschrift:** Landtechnik Schweiz  
**Herausgeber:** Landtechnik Schweiz  
**Band:** 77 (2015)  
**Heft:** 2

**Artikel:** Pistenbullyfahrer - und Rebbauer  
**Autor:** Senn, Dominik  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-1082802>

### **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

### **Conditions d'utilisation**

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

### **Terms of use**

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

**Download PDF:** 03.02.2026

**ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>**



# Pistenbullyfahrer – und Rebbauer

Sie sind solide Stützen des Schweizer Skitourismus: Landwirte und Landmaschinenmechaniker als Pistenbullyfahrer, wie der Jeninser Rebbauer Andreas Eggenberger im Skigebiet Parsenn.

Dominik Senn

Im Pistenbully 600  
von Kässbohrer sitzt  
Andreas Eggenberger  
vor einem imposanten  
Alpenparonama.

(Werkbild)





Der Hof von Andreas Eggenberger senior im Unterdorf von Jenins GR ist ein Milchviehbetrieb mit über zwei Dutzend Kühen, wenig Ackerbau (Mais) und Kunstwiesen. Dazu wollen zwei Pensionspferde und drei Hektaren Reben mit Blauburgunder- und etwas Riesling x Sylvanertrauben (ohne eigene Kelterung) gepflegt werden. Eggenbergers bieten regional Rundballenservice an – bis 3500 Ballen pro Jahr beträgt die Auslastung. Sohn Andreas Eggenberger mit Jahrgang 1990 ist auch Landwirt. Er wird den Betrieb einmal übernehmen. Das hat Zeit, denn die Eltern sind noch jung. Das erlaubt ihm in Zwischensaisons mit weniger Arbeitsanfall seinem geliebten Hobby Fahrzeugführen nachzugehen, «ich habe einfach Freude an Maschinen», sagt er. Die Arbeiten mit beiden Traktoren, die Festkammerpresse und der Rebbauaktor sind ihm zu wenig. Ein Kollege eröffnet ihm vor Jahresfrist, im Skigebiet Parsenn werde ein weiterer Pistenbullyfahrer gesucht. Zweimal absolviert er Probefahrten und wird ohne Umstände für die jetzt laufende Saison verpflichtet. Ortswechsel: Parsenn – blauer Himmel – Sonnenschein – Schnee, so weit das Auge reicht. Es ist 15 Uhr. Im Mannschaftslogis der Bergstation schrillt der Wecker. Pistenbullyfahrer Andreas Eggenberger wacht auf, und mit ihm erhebt sich sein Arbeitskollege. Bald sitzen sie mit weiteren Kollegen in einer Nische des Bergrestaurants und «frühstücken». Skifahrerinnen und -fahrer tun sich derweil an Zvieriplättli gütlich oder schlürfen heissen Tee. 16.30 Uhr: Für die Fahrer heisst es Antreten in der Werkstatt zwecks Zuteilung der Pisten. Punkt 17 Uhr stoppen alle Skilifts. Die Pisten werden gesperrt. Bald sind sie menschenleer. Der SOS-Rettungsdienst meldet Pistenfreigabe in die Werkstatt – das Zeichen für den Arbeitsbeginn.

### Mit 370PS die Piste hinauf

Andreas Eggenberger startet das Hochleistungstriebwerk seines Pistenbullys 600 von Kässbohrer, ein 8,9-l-Sechszylinder Cummins QSL 9. Fahrgestell, Ketten, Federung, Fahrtrieb, Hydraulik, Elektronik

**Pistenbullyfahrer Andreas Eggenberger im Cockpit seines 600; mithilfe der Sticks können die linke und die rechte Kette einfach gesteuert werden, der übersichtliche Bildschirm liefert alle wichtigen Informationen und ermöglicht eine schnelle On-Board-Diagnose.**

und die Heizung der Kabine funktionieren perfekt. Er packt das horizontal stufenlos einstellbare Halblenkrad und fährt los. Mithilfe der Sticks können die linke und die rechte Kette einfach gesteuert werden, ideal für Fahrtrichtungsänderungen bei Schubarbeiten.

Machtvoll greifen die Stege aus Aluminiumprofilen in den Schnee. Sie sind mit angenieteten Stahlschienen verstärkt auf das Raupenband geschraubt. 370 PS schieben das Gefährt flott hinauf zur Pistenoberkante, denn das Windenseil muss an einer der Verankerungen befestigt werden.

### Fräswelle bis 1600 Umdrehungen

Dann geht es die Piste rauf und runter. Mit 15 bis 20 km/h wird der Schnee vom Pflug aufgestossen und im zweiten Durchgang mittels der rund 5 m breiten Fräswelle gefräst; diese dreht bis 1600 Umdrehungen/min. Dadurch wird der Schnee verdichtet und mit den gelben Finishern ausgestrichen, was die schönen Längsrillen ergibt, die zum Skivergnügen einladen. Das grosse Räumschild sorgt für höchste Flexibilität im Einsatz, denn die Schildsteuerung unterstützt den Fahrer zusätzlich beim Arbeiten.

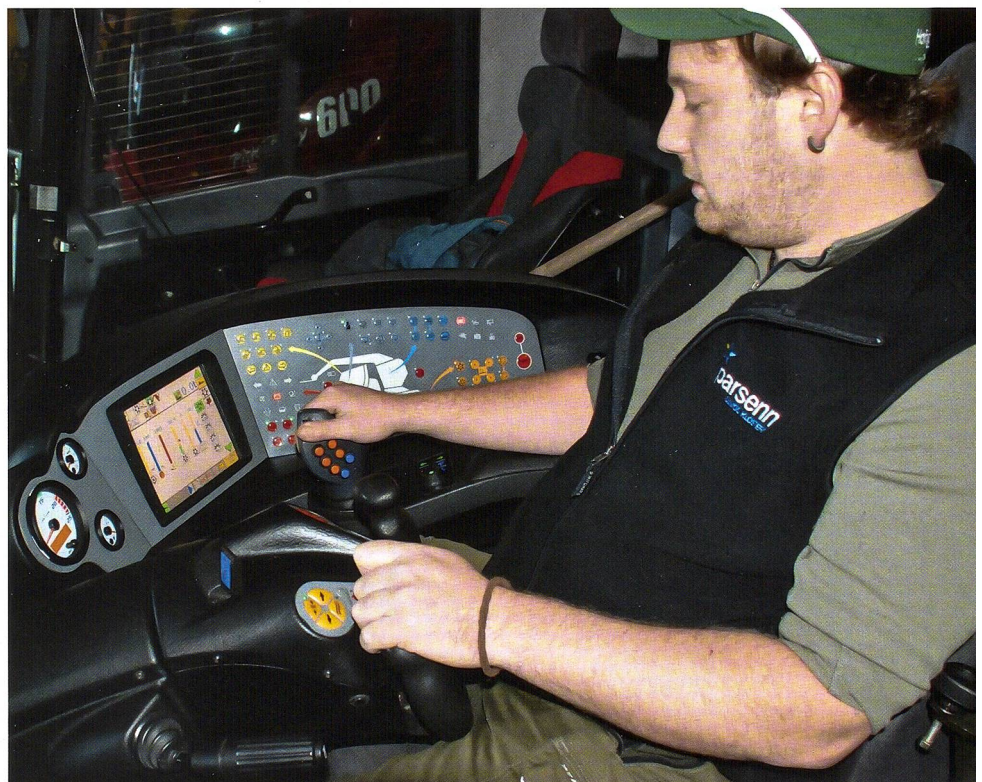
Alle Einstellmöglichkeiten der Fräse können mit einer Memory-Funktion gespeichert und jederzeit abgerufen werden. Pistenbullys haben eines nicht: Bremsen, bloss eine Feststellbremse.

### Wie wird man Pistenbullyfahrer?

«Die Pistenbullys haben eine feine Steuerung», sagt Andreas Eggenberger, «sie fahren sich intuitiv, es ist eine reine Gefühlssache.» Was ihm besonders gefällt: Er ist allein im Cockpit, nur wenig Motorenlärm dringt in die Kabine. Seine Arbeit verrichtet er mitten in der prächtigen Natur, auf über 2500 Meter über Meer, «ein spezielles Feeling», sagt er. Pistenbullyfahrjobs werden nicht ausgeschrieben. Ist Bedarf an einem Fahrer da, macht das unter Kollegen die Runde. Sofort finden sich bereitwillige Fahrer, welche die Wintersaison bestreiten wollen. Die Einführung ist kurz, denn Chancen haben nur geübte Fahrzeugführer. Im Vorjahr macht jeder unter Begleitung ein, zwei Fahrten, plus später die nötige Anzahl Fahrten, um jedes neue Gebiet oder eine neue Maschine kennenzulernen.

### Gefahr durch Windenseile

Wichtig sind die Instruktionen für einen sicheren Fahrbetrieb, so Andreas Eggenberger: «Die grösste Gefahr für Skifahrer kommt von den Windenseilen, die von Skifahrern unterwegs nicht zu sehen sind.» Auch sind Schäden an Schild und Fräse tunlichst zu vermeiden, sie entstehen am ehesten durch Steine, Felsvorsprünge und durch die Schneedecke dringendes Wiesland. Nebst dem Fahren selbst steht der Tagesparkdienst an: zur Maschine schauen, diese innen





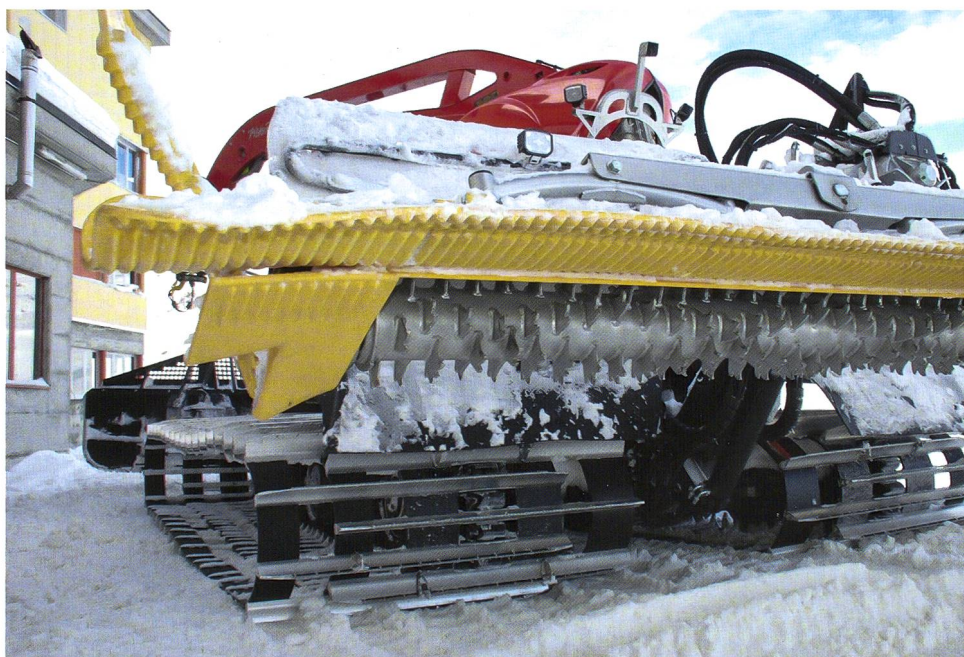
Landwirte und Landmaschinenmechaniker bringen nötiges Fahrerwissen für die Bedienung der Pistenbullys mit, hier Andreas Eggenberger im Windenfahrzeug von Kässbohrer. (Bilder: Dominik Senn)



und aussen reinigen, die Raupen kontrollieren und nach Plan schmieren. Die Reparaturen und den Service besorgt Markus Adank aus Küblis in einer Festanstellung. Immerhin stehen allein im Skigebiet Parsenn 16 Pistenbullys einsatzbereit, einer davon für das Freilegen des Bahntrassees der Standseilbahn. Für den Fahrdienst sind 15 Fahrer in drei Gruppen eingeteilt. Immer 10 Fahrer bzw. zwei Gruppen sind jeweils sechs Nächte im Einsatz, die dritte Gruppe hat drei Tage frei. Jeder Fahrer hat «seinen» Pistenbully. Gearbeitet wird ab 17 Uhr, bis die Arbeit erledigt ist, im Normalfall um die acht Stunden am Tag, was sich je nach Schneefall markant erhöhen kann.

#### «Reines Fahrvergnügen»

Die Entlohnung ist vergleichsweise gering. Es werden keine Wochenend- und Nachtzuschläge verrechnet. Dafür gibt es



Die Fräswelle dreht bis 1600 Umdrehungen/min und verdichtet dadurch den Schnee.



### Pistenbullys von Kässbohrer

Die Kässbohrer Geländefahrzeug AG ist in Laupheim D angesiedelt und hat Niederlassungen und Tochtergesellschaften in Frankreich, Italien, Österreich, in den USA und in der Schweiz, im aargauischen Möriken. Mit einem Marktanteil von über 60 Prozent sind die Pistenbullys in der Pisten- und Loipenpflege sowie bei der Funparkgestaltung weltweit führend. Ihre Triebwerke besitzen eine integrierte Abgasreinigung und Russfilter. Der grössere Mercedes-Benz-Motor OM 460 LA mit SCR-Technologie bringt nicht nur 455 PS auf die Raupen, sondern reduziert auch die Abgasemission – besonders der Stickstoffoxide – und erfüllt die seit 2011 geltende Abgasvorschrift Tier 4i.

### Wiege des Schweizer Skisports

Das Skigebiet Parsenn gehört zu den schneesichersten Skiregionen und ist von Davos aus mit der Parsennbahn und von Klosters aus mit der Gotschnabahn zugänglich. Es gilt als Wiege des Skisports in der Schweiz. 1895 verirrten sich auf dem Weissfluhjoch vier englische Touristen und landeten in Küblis. Damit war die 12 km lange Parsennabfahrt entdeckt. Das Parsenn-Derby ist das älteste Skirennen der Schweiz. Seit der Eröffnung der Standseilbahn vor über 80 Jahren hat sich der Parsenn zum klassischen Skiberg mit schier endlosen Abfahrten auf breiten Pisten entwickelt. Alle sechs Skigebiete um Klosters/Davos herum sind mit 320 km schneesicheren Pisten und 59 Transportanlagen bestückt.

### Windeneinsatz am Pistenbully

Für den Einsatz in Steillagen oder zum Verfrachten grosser Schneemengen dient beim Pistenbully 600 die Winde mit stufenloser Zugkraftregelung bis vier Tonnen Zugkraft und einem Kilometer Seillänge. Der gesamte Windenaufbau ist auf einem Drehkranz montiert, der sich um 360° dreht. Dies verhindert ein Verdrillen des Seiles. Die serienmässig zuschaltbare aktive Windensteuerung ermöglicht auch bei schwierigen Pistenbedingungen optimale Lenkeigenschaften der Maschine. Ausgewählte Lenkparameter können den Schnee- und Pistenverhältnissen angepasst werden. Das seilschonende Windensystem und die hohe Lebensdauer der Zahnräder und Wellenlager sorgen für sichere Einsätze.



Die Stege aus Aluminiumprofilen sind mit angenieteten Stahlschienen verstärkt.

Markus Adank aus Küblis bei der Revision des Raupenkettantriebs.

Freipässe für alle Bahnen und Pisten des Skigebietes sowie teilweise der ganzen Schweiz. «Wegen des Lohns macht das keiner», sagt Andreas Eggenberger, «alle sind zum Fahrvergnügen hier. Personal zu rekrutieren, war für die Betreiber noch nie ein Problem. Um diesen Job reissen sich viele.» Übernachtet wird in Zweierzimmern auf der Bergstation Parsenn, welche die ganze Infrastruktur besitzt, damit die Pistenfahrer – als einzige – oben bleiben können. Ein Drittel der Fahrer sind Landwirte, ein weiteres Drittel Landmaschinenmechaniker (oder beides), welche die Arbeit im Nebenerwerb ausführen. Auch die übrigen Piloten sind «Maschinenverrückte», darunter Kran- und Baggerführer, so Andreas Eggenberger. Es ist 19 Uhr. Die zwei Fünfergruppen machen «Mittagspause». Sie nehmen zügig eine kräftigende Mahlzeit ein. Denn um 20 Uhr ist Weiterfahrt – bis fertig. ■



Landwirt Andreas Eggenberger beginnt sein Tagwerk nicht vor 17 Uhr.