

PROJEKTCHRONIK

1983		Der Bundesrat befürwortet den Bau einer Eisenbahn-Alpentransversale, erachtet aber einen Baubeschluss als verfrüht.
1985	22. März	Das Treibstoffzollgesetz tritt in Kraft.
	01. Mai	Die Wirtschaftskommission der Vereinten Nationen arbeitet ein europäisches Übereinkommen für die Hauptlinien des internationalen Eisenbahnverkehrs via Gotthard und Lötschberg-Simplon aus.
1986	Jan.	Beginn der Planung für eine neue Alpen- transversale. 5 Planungsfälle wurden geprüft. <ul style="list-style-type: none">▪ Lötschberg-Simplon▪ Gotthard-Basistunnel▪ Splügen 1▪ Splügen 2▪ Y-Variante (Gotthard)
	08. Okt.	Der Nationalrat überweist eine Motion als Entscheidungsgrundlage für eine neue Alpen- transversale unter Einbezug der Y-Vorschläge am Gotthard und der Ausbaumöglichkeiten der Simplonlinie.
	24. Nov.	Mit einem Schreiben bittet das EVED (heute UVEK) die Kantone um aktive Unterstützung der 4 Transversalen: <ul style="list-style-type: none">▪ Gotthard Basistunnel▪ Splügen▪ Y-Variante▪ Lötschberg-Basistunnel
	12. Dez.	Gründungsversammlung des "Komitees Lötschberg-Basistunnel" in Brig.
	19. Dez.	Bundesbeschluss Bahn 2000
1987	06. Dez.	Volksabstimmung Bahn 2000: 57 % ja
1988	29. Juni	Die Transalp 2005 (später CISL, heute OuestRail) wird gegründet (Kantone Waadt, Wallis, Genf, Neuenburg, Freiburg, Jura, Bern).
1989	24. Okt.	Der Bundesrat beschliesst eine Angebotsverbesserung im Huckepackverkehr.
	30. Mrz.	Die BLS AlpTransit AG schreibt die Mandate für die Projektingenieure und Projektgeologen aus
1990	17. Okt.	Der Kanton Wallis macht einen Vorschlag für einen Lötschberg-Basistunnel mit Y-Lösung nach Mundbach und Susten.
1991	13. März	Alpentransitbeschluss durch Nationalrat im Verhältnis 88 zu 15 befürwortet.
	Mai	Der Kanton Wallis macht einen Kompromissvorschlag: Y-Lösung nach Raron und Mund- bach.
	Aug.	Der Staatsrat des Kantons Wallis publiziert die Broschüre "Walliser Vorschlag Lötschberg- Basistunnel".
	18. Sept.	Alpentransitbeschluss durch Ständerat befürwortet mit 27 zu 1.
	04. Okt.	Differenzbereinigung zum Alpentransitbeschluss: Nationalrat 118:18 / Ständerat 25:1

1992		Die Europäische Gemeinschaft fordert einen Strassenkorridor durch die Schweiz für Lastwagen mit 40 Tonnen Gewicht.
	27. Sept.	Volksabstimmung zum Referendum Alpentransitbeschluss: 63,6 % ja.
	Dez.	Das BAV gibt das erste Infoblatt mit Informationen zum Projekt Lötschberg-Basistunnel und dessen Organisation heraus.
	01. Dez.	Bundesbeschluss für den ersten Verpflichtungskredit für den Lötschberg (250 Mio.).
	16. Dez.	Der am 2. Mai abgeschlossene Transitvertrag mit der Europäischen Gemeinschaft wird vom Parlament genehmigt.

1993	19. Feb.	Der BLS-Verwaltungsrat beschließt, die BLS AlpTransit AG als Tochtergesellschaft zu gründen. Sie
	08. Juni	Gründung der BLS AlpTransit AG, Aktienkapital 100'000.- CHF, 100 % BLS. Sie übt stellvertretend für den Bund die Bauherrenfunktion aus.
	12. Aug.	Die BLS AlpTransit AG schreibt die Mandate für Projektingenieure und Projektgeologen aus.
	01. Sept.	Der Bund überträgt die Bauherrenverantwortung auf die BLS AlpTransit AG. Die BLS AlpTransit AG ist allein gegenüber dem Bund verantwortlich.
	27. Sept.	Die BLS AlpTransit AG startet die Planaufgabe für den Sondierstollen Kandertal (Frutigen – Mitholz) und den Fensterstollen Mitholz.
	04. Okt.	Die BLS AlpTransit AG beginnt mit der Submission Sondierstollen Kandertal und Fensterstollen Mitholz.
	08. Dez.	Die Vereinbarung zwischen Bund und BLS für den Bau der Lötschberg-Basisstrecke wird unterzeichnet.
	23. Dez.	Die BLS erhält vom Bund den Auftrag zum Bau eines Huckepack-Korridors für den Transport von Lastwagen mit 4 m Eckhöhe.

1994	Jan.	Das Baudepartement des Kantons Wallis erstellt eine Verkehrsstudie "Verkehr und Infrastrukturplanung im Wallis".
	20. Feb.	Volksabstimmung zur Alpeninitiative. Annahme mit 51,9 % ja.
	28. Feb.	Die BLS AlpTransit AG reicht das Vorprojekt zum Lötschberg-Basistunnel beim BAV ein.
	12. April	Spatenstich für den Sondierstollen Kandertal mit Bundesrat Adolf Ogi, Regierungsvertretern der Kantone Bern und Wallis und der Öffentlichkeit.
	25. Juli	Baubeginn am Fensterstollen Mitholz.
	1. Aug.	Bundespräsident Stich gibt in einem Interview bei Radio Swiss Romande bekannt, der Gotthardtunnel genüge.
	10. Aug.	Baubeginn am Sondierstollen Kandertal. Die der BLS AlpTransit AG beschliesst, mit einem Communiqué für die Notwendigkeit des Lötschberg-Basistunnels einzutreten.
	18. Aug.	Die Regierungsvertreter Ramseyer (VD), Schaer-Born (BE) und Bornet (VS) sowie Nationalrat Béguelin führen eine Medienkonferenz gegen die Streichung des Lötschberg-Basistunnels durch.
	14. Sept.	Bundesrat Ogi informiert die Medien über den Stand des NEAT-Projektes.
	Nov.	158 Ratsmitglieder des Grossen Rates Bern befürworten den Lötschberg in Form einer Resolution an den Bundesrat.
	01. Dez.	Transalp 2005 leistet politische Unterstützung mit einem permanenten Sekretariat.

1995	03. Feb.	Die Transalp 2005 organisiert ein Politikertreffen im Berner Rathaus. 400 Persönlichkeiten aus Politik und Wirtschaft nehmen teil. Manifest der Vertretungen der 7 Westschweizer Regierungsräte an den Bundesrat.
	19. Feb.	Der Bundesrat hält an der Netzvariante Gotthard / Lötschberg fest. Er beauftragt das EVED (heute UVEK) mit der Erarbeitung von Finanzierungsmodellen. Der Autoverlad am Lötschberg soll überprüft werden.
	20. Feb.	Partei- und Fraktionspräsidenten werden zu einer Besprechung der Finanzierungsprobleme mit Bundespräsident Ogi und Bundesrat Stich eingeladen.
	12. April	Der Bundesrat genehmigt das Vorprojekt Lötschberg.
	20. Juni	Der Ständerat stimmt dem "Antrag Bloetzer" mit 32:3 Stimmen zu, für Ferden 50 Mio. CHF freizugeben.
	27. Juni	Der Bundesrat setzt die Arbeitsgruppe FinöV ein.
	25. Aug.	Für die NEAT existiert eine Vielzahl an Varianten. Die Arbeitsgruppe FinöV präsentiert in einem Bericht die 2 favorisierten Varianten: <ul style="list-style-type: none"> ▪ Variante 5: Gleichzeitiger Bau beider Basistunnel, der Lötschberg soll aber nur einspurig ausgebaut werden. ▪ Variante 8: gestaffelter Bau, vorab Gotthard, Ceneri und Zimmerberg. ▪
	31. Aug.	Die BLS AlpTransit AG reicht das Auflageprojekt für den Fensterstollen Ferden beim BAV ein. Die Auflageprojekte Lötschberg Nord und Süd werden zurückgestellt.
	13. Sept.	Der Bundesrat beschliesst die Vernehmlassung zu den FinöV-Vorlagen bis 15. Nov. 1995.
	20. Sept.	Das BAV beauftragt die BLS AlpTransit AG, die Varianten 5 und 8 zu untersuchen. Der Nationalrat beschliesst den 2. Verpflichtungskredit von 855 Mio. CHF. Darin sind auch die 50. Mio. CHF für den Zwischenangriff Ferden enthalten (Antrag "Bloetzer").
	03. Okt.	Die BLS AlpTransit AG erhält vom EVED (heute UVEK) die Verfügung, wonach der Fensterstollen Ferden aufgelegt werden darf. Das Plangenehmigungsverfahren für den Basistunnel Nord und Süd wird auf später verschoben.
	01. Nov.	Bundesrat Leuenberger wird Vorsteher des EVED (heute UVEK) und ist damit Nachfolger von Bundesrat Ogi.
	13. Nov.	Das Plangenehmigungsverfahren der Gemeinden Ferden, Gampel und Steg läuft.
	23. Dez.	BLS AlpTransit AG stellt der Arbeitsgruppe FinöV ihre Haltung zu Variante 5 vor.
1996	17. Jan.	Erstes Treffen der Arbeitsgruppe FinöV mit der parlamentarischen Arbeitsgruppe der Bundesparteien. Daraus ging der Vorschlag mit 6:2 Stimmen an den Bundesrat, den Gotthard- und Lötschberg-Basistunnel gemäss Variante 5 gleichzeitig zu bauen.
	12. Feb.	"Regio Sempione" wird in Brig gegründet.
	12. März	Die Kantone Bern und Wallis lancieren ein NEAT-Manifest zur Lötschberg-Simplon Achse.
	22. März	130 Politiker sowie Wirtschafts- und Tourismusorganisationen fordern in Bern den vollen Ausbau des Lötschberg-Astes.
	24. April	Der Bundesrat beschliesst, beide Basistunnel in redimensionierter Form gleichzeitig in Angriff zu nehmen. Am Lötschberg werden der Niesenflankentunnel, die Umfahrung Frutigen und der Autoverlad zurückgestellt.
	Juni	Die baulichen Vorarbeiten für den Fensterstollen Ferden beginnen.
	26. Juni	Der Bundesrat verabschiedet eine Botschaft über den Bau und die Finanzierung der Infrastruktur für den öffentlichen Verkehr. Ecoplan macht eine Studie betreffend Wirtschaftlichkeit für die Lötschberg-Simplon-Achse im Auftrag von Transalp 2005 (heute CISL).
	02. Juli	Der Bundesrat überweist die "Botschaft zur Finanzierung des öffentlichen Verkehrs" an das Parlament.

10. Dez. Der Ständerat beschliesst knapp mit 23:22 Stimmen, den Gotthard und den Lötschberg gleichzeitig zu bauen. Der Entscheid steht dem Antrag der vorberatenden Kommission entgegen, die den Lötschberg zurückstellen wollte.

1997

04. Feb. Der Sondierstollen Kandertal ist ausgebrochen.

03. März Das Vorprojekt-Genehmigungsverfahren für den Tunnelausgang Raron beginnt.

22. April Wirtschaftstreffen der Volkswirtschaftskammer Berner Oberland: 400 Teilnehmer verabschieden eine Resolution für den Lötschberg.

09. Mai Die Verkehrskommission des Nationalrates hält an der Netzvariante fest, will aber den Lötschberg-, Zimmerberg- und Ceneritunnel vorziehen.

03. Juni Die Plangenehmigungsverfügung für den Fensterstollen Ferden wird erteilt.

18. Juni Der Nationalrat hält mit 124:35 Stimmen an der Netzvariante fest.

19. Juni Der Nationalrat beschliesst mit 95:48 Stimmen die zeitliche Staffelung der NEAT. Zuerst Lötschberg, Ceneri und Zimmerbergtunnel.

05. Nov. Der Bundesrat gibt die 2. Kredittranche von 55 Mio. CHF für die Fensterstollen Ferden und Mitholz frei.

01. Dez. Der Bundesrat verabschiedet ein Fondsreglement für das Eisenbahn-Grossprojekt zu Händen des Parlaments.

06. Dez. Behördenvertreter aus Italien und der Schweiz tagen in Domodossola. Sie weisen auf die Wichtigkeit der Güterachse zum Hafen von Genua hin.

1998

13. Feb. Ausschreibung Ausbrucharbeiten für Fensterstollen Ferden.

27. Sept. Volksabstimmung über das Referendum gegen die LSVA. Die LSVA wurde mit 57,2 % ja angenommen.

29. Nov. Volksabstimmung über den Bau und Finanzierung der Infrastruktur des öffentlichen Verkehrs. 63,5 % ja.

04. Dez. Die grossen Baulose Basistunnel Nord und Fensterstollen Steg mit Basistunnel West werden öffentlich ausgeschrieben.

1999

25. Juni Die Plangenehmigung Basistunnel Süd wird erteilt (Kantonsgrenze bis Steg).

Juli Das Tunnellos Raron wird öffentlich ausgeschrieben.

05. Juli Im Fusspunkt Mitholz zünden Mineure die erste Sprengung im Profil des Lötschberg-Basistunnels.

19. Okt. Die BLS AlpTransit AG vergibt die Baulose Fensterstollen/Basistunnel Steg und Materialbewirtschaftung Raron.

2000

01. Jan. Die BLS AlpTransit AG zieht von Bern nach Thun.

15. Feb. Der Verwaltungsrat BLS AlpTransit AG vergibt das Los Basistunnel Nord in Mitholz und das Mandat Öffentlichkeitsarbeit.

04. May Offizielle Eröffnung des Baubahnhofs Eya in Raron.

30. Mai Die BLS AlpTransit AG vergibt das Los Basistunnel Raron-Ferden.

Juni Der Projektvorschlag Umfahrung Frutigen wird durch das Bundesamt für Verkehr genehmigt

11. Aug. Taufe des Lötschberg-Basistunnels Nord mit der Tunnelpatin Dori Schaer-Born im Fusspunkt Mitholz.

18. Sept. Der Fensterstollen Ferden ist termingerecht ausgebrochen.

22. Sept. Die TBM beginnt ihre Arbeit. Der Fensterstollen Steg wird getauft, Tunnelpatin ist Marlies

		Schnyder. Die BLS AlpTransit AG Lok wird enthüllt.
	28. Sept.	Die BLS AlpTransit AG vergibt die Arbeiten für die Rhonebrücken und für den Anschluss an die SBB-Rhonetalstrecke.
	29. Sept.	Die BLS AlpTransit AG vergibt das Baulos Ferden.
2001	01. Mai	Start der Ausbrucharbeiten ab dem Fusspunkt Ferden. Die Montage der 2. TBM vor dem Südportal Raron beginnt.
	28. Mai	Beginn der öffentlichen Planaufgabe für die Linienführung zwischen dem Nordportal Frutigen und der Anbindung der Basisstrecke an die Stammstrecke der BLS in der Wengi Ey.
	07. Juni	Eröffnung des Info-Centers der BLS AlpTranist in Raron.
	04. Juli	Tunneltaufe und Andrehfeier der 2. TMB in Raron mit der Tunnelpatin Ruth Kalbermatten.
	24. Aug.	Die BLS AlpTransit AG vergibt das Vorlos Frutigen.
	28. Sept.	Die TBM Raron dreht sich in den Trias-Stollen ein.
	14. Nov.	Nach den Absenkungen in St. German informiert die BLS AlpTransit AG die Bevölkerung über den Stand der Vorkommnisse.
	12. Dez.	Die Setzungen in St. German stabilisieren sich. Schäden werden registriert und Sanierungsmassnahmen eingeleitet.
2002	27. Feb.	Die geologisch heikle Zone des Jungfraukeils wurde mit beiden Röhren des Basistunnels Ferden erfolgreich gemeistert, wie zuvor der Bereich der Sedimenteinschuppungen.
	02. April	Beginn des Siloabbruchs in Frutigen.
	11. April	Der Vortrieb mit der TBM Steg trifft auf Asbest haltiges Gestein. Der Vortrieb wird vorläufig eingestellt.
	13. April	Die TBM Steg läuft wieder. Nach der Reinigung der Maschine und aufgrund der Messungen, gibt die SUVA für das Fortsetzen der Vortriebsarbeiten grünes Licht.
	02. Mai	Die Hälfte des Lötschberg-Basistunnels ist ausgebrochen.
	14. Mai	Die BLS AlpTransit AG vergibt das letzte grosse Baulos der Lötschberg-Basisstrecke, den Tunnel Engstlige.
	01. Juni	Ein Bohrjumbo im Vortrieb Ferden gerät in Brand. Das Feuer kann gelöscht werden. Es entstand kein Personenschaden. Das Sicherheitsdispositiv hat sich bewährt.
	21. Juni	Die BLS AlpTransit AG vergibt die bahntechnische Ausrüstung an den Totalunternehmer ARGE Bahntechnik Lötschberg.
	05. Aug.	Von verschiedenen Seiten besteht der Vorschlag, die kurze Strecke zwischen Mitholz und Frutigen (Weströhre) noch in der 1. Bauphase auszubrechen, wenn die Unternehmungen und Installationen noch auf Platz sind. Nach Fertigstellung der 1. Phase wird der Bau dieses Tunnelstücks von etwa 6 km Länge erheblich teurer. Der entsprechende Bericht geht an das BAV.
	13. Sept.	Die erste TBM ist am Ziel. Nach 8'925 m ist sie an der Losgrenze Ferden angelangt.
	08. Nov.	Die neue Widibrücke wird in Betrieb genommen und dem Verkehr übergeben.
	12. Nov.	Das UVEK erteilt die Plangenehmigungsverfügung für den zweiröhren Tunnel Engstlige. Damit liegen sämtliche Bewilligungen für die Bauarbeiten beim Anschluss Frutigen vor.
	13. Dez.	Zwischen Ferden und Steg wird der 1. Durchschlag im Lötschberg-Basistunnel gefeiert. Der Durchschlag erfolgte bei km 38,647 mit dem Sprengvortrieb von Ferden in den TBM-Vortrieb von Steg.
2003	29. Jan.	Die Kaverne für die Spaltungsweiche Adelrain ist ausgebrochen.
	28. März	Die neue 132 kV Leitung Wimmis-Frutigen wird in Betrieb genommen.
	2. April	Das Karbon von Ferden wird mit der Oströhre durchhörert. Damit haben die Südvortriebe in Ferden eine geologisch heikle Zone erfolgreich gemeistert.

11. April	Ferden, Weströhre Richtung Süden: Die Arbeiter betonieren das erste Element der Innenschale.
05. Mai	Die Arbeiten an der Verzweigungskaverne Lötschen beginnen.
14. Mai	In der Weströhre Frutigen-Mitholz verläuft der Durchschlag erfolgreich.
30. Juni	Per Ende Semester waren mit 3 Ausnahmen alle Vergaben für die Bahntechnische Ausrüstung abgeschlossen.
22. Juli	Das BAV bewilligt die vorzunehmenden Änderungen der Gleisanlagen im Bereich des Bahnhofs Frutigen.
10. Sept.	In der Oströhre Raron schafften die Mineuer erneut einen Weltrekord für diesen Tunneldurchmesser mit TBM-Vortrieb im Hartgestein, nämlich 50,1 m in 18 Stunden.
20. Sept.	Im September erreichten die Südvortriebe Mitholz den Tunnelscheitel - die Weströhre am 20. und die Oströhre am 22. September.
29. Okt.	Bereits am 2. April 2004 hatte die Oströhre des Südvortriebs Ferden die Losgrenze erreicht. Am 29. Oktober 2003 schaffte dann die TBM von Raron her kommend den Durchstich an dieser Stelle.
31. Okt.	Für die Dammschüttung und Geländemodellierung in der Wengi Ey waren Ende Oktober rund 80% der insgesamt benötigten Materialmenge angeliefert worden.
28. Nov.	In der Weströhre Ferden, Richtung Süden, beginnt das Betonieren der Bankette. Ab Unterwerk Gampel beginnen die Arbeiten.
12. Dez.	Zwischen Frutigen und Mitholz verläuft der Durchschlag in der Oströhre erfolgreich. Die demontierte TBM (Oströhre Raron) passiert das Portal und wird anschliessend im Freien vollständig zerlegt.
17. Dez.	Der Spurwechsel Lötschen stösst in die Oströhre. Der Durchschlag des Schachtes Hundsprung in den Fensterstollen Mitholz verläuft erfolgreich.
18. Dez.	Die Weströhre im Nordvortrieb Ferden erreicht die Kantongrenze Wallis - Bern.
31. Dez.	Per Ende 2003 stossen die Südvortriebe in Mitholz unerwartet in Sedimente. Diese waren nicht prognostiziert worden. Die Länge der Sedimentzone ist noch nicht bekannt. Per Ende Jahr war ein grosser Teil der Ausführungsprojekte in der Genehmigungsphase und teilweise bereits genehmigt.

2004

7. Jan.	Installationsplatz Eya in Raron: Die BLS AlpTransit übergibt das Gebiet, auf dem die Tübinghalle stand, dem TOTALUNTERNEHMER ARGE BAHNTECHNIK LÖTSCHBERG.
13. Jan.	Wegen Lawinengefahr muss die Baustelle Ferden zwei Mal evakuiert und die Vortriebe eingestellt werden (13. bis 15. Jan. für 48 Stunden und 20. Jan. für 8 Stunden).
28. Jan.	Der Zufahrts- und Lüftungsstollen in Ferden mündet beim Spurwechsel Ferden Nord in die Weströhre.
31. Jan.	Die geologischen Verhältnisse in den Südvortrieben Mitholz werden während dem gesamten Monat Januar immer schlechter, eine Besserung ist nicht in Sicht. Nach den über Weihnachten 2003 durchgeführten Modifikationen und Reparaturen an den Brechern in den Nordvortrieben Ferden liegen die Vortriebsleistungen wieder im "grünen Bereich". In der letzten Januarwoche erreichen die Mineure gar die tolle Leistung von 65 m.
11. Feb.	Die TBM Raron ist demontiert. Das letzte Element der TBM verlässt die Baustelle Raron.
24. Feb.	In der Oströhre im Abschnitt Mitholz-Frutigen erstellen die Betonierteams das erste Element der Innenschale.
7. März	In der Verzweigung Lötschberg gerät ein Bohrjumbo in Brand. Ursache ist ein defekter Hydraulikschlauch. Es kommen keine Personen zu Schaden.

15. März	In den seit Januar angetroffenen Sedimenten treten ab dem 15. März zusätzliche Anthrazit-Einlagerungen auf, die immer mächtiger werden. Die Vortriebsleistungen sinken dramatisch und der Durchschlag Ende 2004 ist nicht mehr möglich. In der Oströhre Raron (TBM) wird das erste Element der Innenschale an der Losgrenze betoniert.
29. März	Portal und Betriebszentrale Raron: Die Arbeiten an der Flügelmauer West beginnen.
24. April	Beide Südvortriebe Mitholz stehen aufgrund der Probleme mit dem Gestein still. Die zur Erkundung begonnene Vorausböhrung muss abgebrochen werden.
30. April	Die Innenschale in der Weströhre Ferden-Lötschen ist fertiggestellt.
6. Mai	Raron Oströhre TBM: Das Betonieren des Innengewölbes beginnt.
14. Mai	Der Schachtkopf des Schachtes Hundsprung ist fertiggestellt.
16. Mai	In den Südvortrieben Mitholz werden die Vortriebsarbeiten wieder aufgenommen.
17. Juni	In den Südvortrieben Mitholz wird eine etwa 50 m lange Vorausböhrung aufgeföhren. Keine Veränderung des Gesteins. Die durchschnittliche Vortriebsleistung beträgt etwa 1,7 m pro Arbeitstag. (Zum Vergleich: Im November 2003 betrug die mittlere Tagesleistung im Granit 9,3 m.)
20. Juni	Wöhrend den Aushubarbeiten für den Widotunnel stossen die Bauleute auf eine wesentlich höher anstehende Felslinie, als dies der geologische Bericht prognostiziert hatte. Damit sich der Fertigstellungstermin "Juli 2006" trotzdem einhalten lässt, ist eine Umprojektierung des Bauvorgangs mit einem wesentlich strafferen Bauprogramm unumgänglich. Resultat: Zusätzlicher Aufwand beim Bauen und bei der Logistik was zu Mehrkosten führt.
30. Juni	Per Ende Juni lassen sich die Arbeiten für die Bahntechnische Ausrüstung wie folgt zusammenfassen: Die Produktion der mechanischen und elektrotechnischen Komponenten läuft auf Hochtouren. Das modifizierte Konzept für die Lüftung wöhrend der Ausrüstungsphase steht. In der Wengi Ey waren am 30. Juni etwa 700'000 m ³ Material angeliefert worden. Das Material dient dem Bau des Damms "Verlegung BLS-Stammstrecke" und der "Geländegestaltung". Damit ist praktisch die gesamte für den Endzustand benötigte Menge verbaut. Der Innenausbau (Innenschale) der Südvortriebe Ferden ist beendet.
1. Juli	Gut die Hälfte des Tunnel Engstlige ist im Rohbau fertiggestellt (1362,5 Tunnelmeter bzw. 53%). Die Unterquerung der Engstlige ist auf der Südseite betoniert. Der Innenausbau in der Oströhre Südvortrieb Ferden ist bis auf 240 m Bankett beendet.
20. Juli	Trotz leichtem Bergschlag verlaufen die Vortriebsarbeiten in den Nordvortrieben Ferden mit guten Leistungen. Das gilt auch für den Innenausbau.
25. Juli	Südvortriebe Mitholz: In der Weströhre müssen die Vortriebsarbeiten wegen Sanierungsarbeiten eingestellt werden (Unterbruch vom 25. Juli bis 16. Oktober 2004).
11. Aug.	Bei der Unterquerung der Engstlige mit dem Tunnel Engstlige (rechteckiger Tagbautunnel) erfolgt der Durchstoss. Die Decke dieses Tunnelabschnitts bildet somit zugleich das Flussbett der Engstlige auf einer Länge von 110 m.
13. Aug.	Südvortriebe Mitholz: In der Oströhre müssen die Vortriebsarbeiten wegen Sanierungsarbeiten eingestellt werden (Unterbruch vom 13. August bis 28. September). Bahntechnische Ausrüstung: Die 136 Edelstahl-Container sind fertig und werden dem TOTALUNTERNEHMER ARGE BAHNTECHNIK LÖTSCHBERG übergeben.
16. Aug.	Die Resultate der Vorausböhrung vom 5. August (Länge 251 m) in den Südvortrieben Mitholz zeigt eine leichte Verbesserung des Gesteins (Sandstein und Grau-Wacke von guter Qualität).
30. Aug.	Wegen Sanierungsarbeiten mussten beide Vortriebe eingestellt werden. Voraussichtlicher Wiederbeginn ist Mitte Oktober 2004.
20. Sept.	Die Südbrücke in Raron ist im Rohbau fertig und wird dem Totalunternehmer Lötschberg-

		Basistunnel übergeben.
	28. Sept.	Südvortriebe Mitholz: In der Oströhre werden die Vortriebsarbeiten wieder aufgenommen.
	17. Okt.	Südvortriebe Mitholz: In der Weströhre werden die Vortriebsarbeiten wieder aufgenommen.
	31. Okt.	Die Weströhre zwischen Raron und Lötschen (Sprengvortrieb) wird dem TOTALUNTERNEHMER ARGE BAHNTECHNIK LÖTSCHBERG übergeben.
	16. Nov.	Das BAV erteilt die Plangenehmigung für das Erhaltungs- und Interventionszentrums in Frutigen.
	6. Dez.	In Raron beginnt der Einbau der festen Fahrbahn in der Weströhre.
	20. Dez.	Nordvortriebe Ferden: Die Oströhre erreicht die Losgrenze bei km 31,872.
	21. Dez.	Nordvortriebe Ferden: Die Weströhre erreicht die Losgrenze bei km 31,647.
	31. Dez.	<p>Per Ende 2004 lässt sich betreffend Bahntechnische Ausrüstung Folgendes zusammenfassen:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Die Arbeiten der Bahntechnischen Bereiche (TU ABL) laufen nach Plan. Es sind dies die Bereiche Fahrbahn, Fahrleitung, Kabelanlagen, Logistik + Transporte, Hochspannungsanlagen, Niederspannungsanlagen, Mechanik, Lüftung, Sicherheitsanlagen, Daten/Telefon, Baukommunikation, Baustrom und Container. <p>Die Arbeiten der verschiedenen Totalunternehmer sind ebenfalls auf Kurs. Es dies die TU Tunnel-Leitsystem, Sicherungsanlagen, Tunnelfunk, Schaltschränke und Schiebetore.</p>
2005	15. Jan.	<p>Die Weströhre zwischen Lötschen und Ferden wird dem TOTALUNTERNEHMER ARGE BAHNTECHNIK LÖTSCHBERG übergeben (Vortrieb mit Tunnelbohrmaschine).</p> <hr/> <p>In Frutigen beginnt der Bau des Erhaltungs- und Interventionszentrums.</p>
	28. Jan.	Die Betriebszentrale Frutigen wird dem TOTALUNTERNEHMER ARGE BAHNTECHNIK LÖTSCHBERG übergeben. Das Gebäude beherbergt die Betriebszentrale Ost und West sowie die Vorortleitstelle (VOLS Nord).
	21. Feb.	Die Arbeiten im Fensterstollen Steg sind abgeschlossen.
	16. März	Das letzte Ausbruchmaterial "per Förderband" wird aus dem Tunnel transportiert. Bei den letzten noch anstehenden Sprengungen erfolgt der Abtransport mit Lastwagen.
	19. März	Die Bankettarbeiten in der Oströhre zwischen Ferden und Lötschen sind abgeschlossen.
	6. April	Der TOTALUNTERNEHMER ARGE BAHNTECHNIK LÖTSCHBERG übernimmt die Interventionsstelle Tellenfeld.
	28. April	In der Oströhre der Südvortriebe Mitholz erfolgt der Hauptdurchschlag im Lötschberg-Basistunnel. Damit ist eine durchgehende Tunnelröhre von Frutigen nach Raron Wirklichkeit geworden.