PROJEKTCHRONIK LÖTSCHBERG-BASISSTRECKE

1983		Der Bundesrat befürwortet den Bau einer Eisenbahn-Alpentransversale, erachtet aber einen Baubeschluss als verfrüht.
1985	22. März	Das Treibstoffzollgesetz tritt in Kraft.
	1. Mai	Die Wirtschaftskommission der Vereinten Nationen arbeitet ein europäisches Übereinkommen für die Hauptlinien des internationalen Eisenbahnverkehrs via Gotthard und Lötschberg-Simplon aus.
1986	Januar	Beginn der Planung für eine neue Alpentransversale. 5 Planungsfälle wurden geprüft: ▪ Lötschberg–Simplon ▪ Gotthard-Basis ▪ Splügen 1 ▪ Splügen 2 ▪ Ypsilon (Gotthard)
	8. Oktober	Der Nationalrat überweist eine Motion als Entscheidungsgrundlage für eine neue Alpentransversale unter Einbezug der Y-Vorschläge am Gotthard und der Ausbaumöglichkeiten der Simplonlinie.
	24. November	Mit einem Schreiben bittet das EVED (heute UVEK) die Kantone um aktive Unterstützung der vier Transversalen: ▪ Gotthard-Basistunnel ▪ Splügen ▪ Y-Linienführung ▪ Lötschberg-Basistunnel
	12. Dezember	Gründungsversammlung des "Komitees Lötschberg-Basistunnel" in Brig.
	19. Dezember	Bundesbeschluss Bahn 2000.
1987	06. Dezember	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. Oktober	Der Bundesrat beschliesst eine Angebotsverbesserung im Huckepackverkehr.
1990	17. Oktober	Der Kanton Wallis macht einen Vorschlag für einen Lötschberg-Basistunnel mit Y-Linien nach Mundbach und Susten.
1991	13. März	Alpentransit-Beschluss durch Nationalrat mit 88 zu 15 Stimmen befürwortet.
	Mai	Der Kanton Wallis macht einen Kompromissvorschlag: Y-Linien nach Raron und Mundbach.
	August	Der Staatsrat des Kantons Wallis publiziert die Broschüre "Walliser Vorschlag Lötschberg-Basistunnel".
	18. September	Alpentransit-Beschluss durch Ständerat mit 27 zu 1 befürwortet.

	4. Oktober	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. September	Volksabstimmung zum Referendum Alpentransit-Beschluss: 63,5% Ja.
	Dezember	Das BAV gibt das erste Infoblatt mit Informationen zum Projekt Lötschberg-Basistunnel und zu dessen Organisation heraus.
	1. Dezember	Bundesbeschluss betreffend den ersten Verpflichtungskredit für den Lötschberg (250 Mio. CHF).
	16. Dezember	Der am 2. Mai abgeschlossene Transitvertrag mit der Europäischen Gemeinschaft wird vom Parlament genehmigt.
1993	19. Februar	Der BLS-Verwaltungsrat beschliesst, die BLS AlpTransit AG als Tochtergesellschaft zu gründen.
	8. Juni	Gründung der BLS AlpTransit AG, Aktienkapital 100 000 CHF, 100% BLS.
	12. August	Die BLS AlpTransit AG schreibt die Mandate für Projektingenieure und Projektgeologen aus.
	1. September	Der Bund überträgt die Bauherrenverantwortung auf die BLS AlpTransit AG. Die BLS AlpTransit AG ist allein gegenüber dem Bund verantwortlich.
	27. September	Die BLS AlpTransit AG startet die Planauflage für den Sondierstollen Kandertal (Frutigen–Mitholz) und den Fensterstollen Mitholz.
	4. Oktober	Die BLS AlpTransit AG beginnt mit der Submission Sondierstollen Kandertal und Fensterstollen Mitholz.
	8. Dezember	Die Vereinbarung zwischen Bund und BLS für den Bau der Lötschberg-Basisstrecke wird unterzeichnet.
	23. Dezember	Die BLS erhält vom Bund den Auftrag zum Bau eines Huckepack-Korridors für den Transport von Lastwagen mit 4 m Eckhöhe.
1994	Januar	Das Baudepartement des Kantons Wallis erstellt eine Verkehrsstudie "Verkehr und Infrastrukturplanung im Wallis".
	20. Februar	Volksabstimmung zur Alpeninitiative. Annahme mit 52% Ja.
	28. Februar	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. August	Bundespräsident Stich gibt in einem Interview bei Radio Suisse Romande bekannt, der Gotthardtunnel genüge.

	10. August	Baubeginn am Sondierstollen Kandertal.
		Der Verwaltungsrat der BLS AlpTransit AG beschliesst, mit einem Communiqué für die Notwendigkeit des Lötschberg-Basistunnels einzutreten.
	18. August	Die Regierungsvertreter der Kantone Genf, Bern und Wallis und Nationalrat Michel Béguelin veranstalten eine Medienkonferenz gegen die Streichung des Lötschbergs.
	14. September	Bundesrat Ogi informiert die Medien über den Stand des NEAT-Projektes.
	November	158 Mitglieder des Grossen Rates Bern befürworten den Lötschberg in Form einer Resolution an den Bundesrat.
	1. Dezember	Transalp 2005 leistet politische Unterstützung mit einem permanenten Sekretariat.
1995	3. Februar	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. Februar	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. Februar	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. August	Für die NEAT existiert eine Vielzahl an Varianten. Die Arbeitsgruppe FinöV präsentiert in einem Bericht die zwei favorisierten Varianten: ▪ Variante 5: Gleichzeitiger Bau beider Basistunnel, der Lötschberg soll aber nur einspurig ausgebaut werden. ▪ Variante 8: gestaffelter Bau, vorab Gotthard, Ceneri und Zimmerberg.
	31. August	Die BLS AlpTransit AG reicht das Auflageprojekt für den Fensterstollen Ferden beim BAV ein.
	31. August	Die Auflageprojekte Lötschberg Nord und Süd werden zurückgestellt.
	13. September	Der Bundesrat beschliesst die Vernehmlassung zu den FinöV-Vorlagen bis 15. November 1995.
	20. September	Das BAV beauftragt die BLS AlpTransit AG, die Varianten 5 und 8 zu untersuchen.

	20. September	Der Nationalrat beschliesst den 2. Verpflichtungskredit von 855 Mio. CHF. Darin sind auch die 50 Mio. CHF für den Zwischenangriff Ferden enthalten (Antrag "Bloetzer").
	3. Oktober	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.
	1. November	Bundesrat Leuenberger wird Vorsteher des EVED (heute UVEK) und ist damit Nachfolger von Bundesrat Ogi.
	13. November	Das Plangenehmigungsverfahren der Gemeinden Ferden, Gampel und Steg läuft.
	23. Dezember	BLS AlpTransit AG stellt der Arbeitsgruppe FinöV ihre Haltung zu Variante 5 vor.
1996	17. Januar	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 den Lötschberg-Basistunnel gemäss Variante 5 gleichzeitig zu bauen.
	12. Februar	"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. Die "Variante 5:1 modifiziert" wird vorgesehen.
	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.
	26. Juni	Ecoplan macht eine Studie betreffend Wirtschaftlichkeit für die Lötschberg-Simplon-Achse im Auftrag von Transalp 2005 (heute CISL).
	2. Juli	Der Bundesrat überweist die "Botschaft zur Finanzierung des öffentlichen Verkehrs" an das Parlament.
	10. Dezember	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	4. Februar	Der Sondierstollen Kandertal ist ausgebrochen.
	3. März	Das Vorprojekt-Genehmigungsverfahren für den Tunnelausgang Raron beginnt.
	22. April	Wirtschaftstreffen der Volkswirtschaftskammer Berner Oberland: 400 Teilnehmer verabschieden eine Resolution für den Lötschberg.

	9. Mai	Die Verkehrskommission des Nationalrates hält an der Netzvariante fest, will aber den Lötschberg-, den Zimmerberg- und den Ceneritunnel vorziehen.
	3. 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.
	5. November	Der Bundesrat gibt die 2. Kredittranche von 55 Mio. CHF für die Fensterstollen Ferden und Mitholz frei.
	1. Dezember	Der Bundesrat verabschiedet ein Fondsreglement für das Eisenbahn-grossprojekt zuhanden des Parlaments.
	6. Dezember	Behördenvertreter aus Italien und der Schweiz tagen in Domodossola. Sie weisen auf die Wichtigkeit der Güterachse zum Hafen von Genua hin.
1998	13. Februar	Ausschreibung Ausbrucharbeiten für Fensterstollen Ferden.
	27. September	Volksabstimmung über das Referendum gegen die LSVA. Die LSVA wird mit 57,2% Ja angenommen.
	29. November	Volksabstimmung über Bau und Finanzierung der Infrastruktur des öffentlichen Verkehrs. 63,5% Ja.
	4. Dezember	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.
	5. Juli	Im Fusspunkt Mitholz zünden Mineure die erste Sprengung im Profil des Lötschberg-Basistunnels.
	19. Oktober	Der Verwaltungsrat BLS AlpTransit AG vergibt die Baulose Fensterstollen/Basistunnel Steg und Materialbewirtschaftung Raron.
2000	1. Januar	Die BLS AlpTransit AG zieht von Bern nach Thun.
	15. Februar	Der Verwaltungsrat BLS AlpTransit AG vergibt das Los Basistunnel Nord in Mitholz und das Mandat Öffentlichkeitsarbeit.
	4. Mai	Offizielle Eröffnung des Baubahnhofs Eya in Raron.
	30. Mai	Der Verwaltungsrat BLS AlpTransit AG vergibt das Los Basistunnel Raron-Ferden.
	11. August	Taufe des Lötschberg-Basistunnels Nord mit der Tunnelpatin Dori Schaer-Born im Fusspunkt Mitholz.
	18. September	Der Fensterstollen Ferden ist termingerecht ausgebrochen.

	22. September	Die TBM beginnt ihre Arbeit. Der Fensterstollen Steg wird getauft, Tunnelpatin ist Marlies Schnyder. Die Lok BLS AlpTransit AG wird enthüllt.
	28. September	Der Verwaltungsrat BLS AlpTransit AG vergibt die Arbeiten für die Rhonebrücken und für den Anschluss an die SBB-Rhonetalstrecke.
	29. September	Der Verwaltungsrat BLS AlpTransit AG vergibt das Baulos Ferden.
2001	1. Mai	Start der Ausbrucharbeiten ab dem Fusspunkt Ferden.
		Die Montage der 2. Tunnelbohrmaschine vor dem Südportal Raron beginnt.
	28. Mai	Beginn der öffentlichen Planauflage für die Linienführung zwischen dem Nordportal Frutigen und der Anbindung der Basisstrecke an die Stammstrecke der BLS in der Wengi Ey.
	7. Juni	Eröffnung des Info-Centers der BLS AlpTranist in Raron.
	4. Juli	Tunneltaufe und Andrehfeier der 2. TMB in Raron mit der Tunnelpatin Ruth Kalbermatten.
	24. August	Der Verwaltungsrat BLS AlpTransit AG vergibt das Vorlos Frutigen.
	28. September	Die TBM Raron dreht sich in den Trias-Stollen ein.
	14. November	Nach den Absenkungen in St. German informiert die BLS AlpTransit AG die Bevölkerung über die Vorkommnisse.
	12. Dezember	Die Setzungen in St. German stabilisieren sich. Schäden werden registriert und Sanierungsmassnahmen eingeleitet.
2002	27. Februar	Die geologisch heikle Zone des Jungfraukeils wurde mit beiden Röhren des Basistunnels Ferden erfolgreich gemeistert, wie zuvor der Bereich der Sedimenteinschuppungen.
	2. April	Beginn des Siloabbruchs in Frutigen.
	11. April	Der Vortrieb mit der TBM Steg trifft auf asbesthaltiges Gestein. Der Vortrieb wird vorläufig eingestellt.
	13. April	Die TBM Steg läuft wieder. Nach der Reinigung der Maschine und auf Grund der Messungen gibt die SUVA für das Fortsetzen der Vortriebsarbeiten grünes Licht.
	2. Mai	Die Hälfte des Lötschberg-Basistunnels ist ausgebrochen.
	14. Mai	Der Verwaltungsrat BLS AlpTransit AG vergibt das letzte grosse Baulos der Lötschberg-Basisstrecke, den Tunnel Engstlige.
	1. Juni	Ein Bohrjumbo im Vortrieb Ferden gerät in Brand. Das Feuer kann gelöscht werden. Es ist kein Personenschaden entstanden. Das Sicherheitsdispositiv hat sich bewährt.
	5. August	Von verschiedenen Seiten kommt 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 würde der Bau dieses Tunnelstücks von etwa 6 km Länge erheblich teurer. Der entsprechende Bericht geht an das BAV.

	13. September	Die erste TBM ist am Ziel. Nach 8 925 m ist sie an der Losgrenze Ferden angelangt.
	8. November	Die neue Widibrücke wird in Betrieb genommen und dem Verkehr übergeben.
	12. November	Das UVEK erteilt die Plangenehmigungsverfügung für den zweiröhrigen Tunnel Engstlige. Damit liegen sämtliche Bewilligungen für die Bauarbeiten beim Anschluss Frutigen vor.
	13. Dezember	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. Januar	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 durchörtert. 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.
	5. 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. Am Kabelrohrblock Galdikanal beginnen die Arbeiten.
	12. Dez.	Zwischen Frutigen und Mitholz verläuft der Durchschlag in der Oströhre erfolgreich.

	18. Dez.	Die Weströhre im Nordvortrieb Ferden erreicht die Kantonsgrenze Wallis - Bern.
	12. Dez.	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.
	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. Januar	Installationsplatz Eya in Raron: Die BLS AlpTransit übergibt das Gebiet, auf dem die Tübbinghalle stand, dem TU ABL.
	13. Januar	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. Januar	Der Zufahrts- und Lüftungsstollen in Ferden mündet beim Spurwechsel Ferden Nord in die Weströhre.
	31. Januar	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. Februar	Die TBM Raron ist demontiert. Das letzte Element der TBM verlässt die Baustelle Raron.
	24. Februar	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 Vorausbohrung muss abgebrochen werden.

30. April	Die Innenschale in der Weströhre Ferden-Lötschen ist fertig gestellt.
14. Mai	Der Schachtkopf des Schachtes Hundsprung ist fertig gestellt.
16. Mai	In den Südvortrieben Mitholz werden die Vortriebsarbeiten wieder aufgenommen.
6. Mai	Raron Oströhre TBM: Das Betonieren des Innengewölbes beginnt.
17. Juni	In den Südvortrieben Mitholz wird eine etwa 50 m lange Vorausbohrung aufgefahren. 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	Während den Aushubarbeiten für den Widitunnel 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.
- - -	Die Produktion der mechanischen und elektrotechnischen Komponenten läuft auf Hochtouren. Das modifizierte Konzept für die Lüftung während der Ausrüstungsphase steht.
	In der Wengi Ey waren Ende Juni etwa 700'000 m^3 Material angeliefert worden. Das Material dient dem Bau des Dammes "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 fertig gestellt (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.
26. Juli	Die Südvortriebe Mitholz stecken immer noch im Karbon.
31. Juli	Gegen Ende Juli werden starke Schäden am Lawinenschutztunnel Mitholz gemeldet. Der Tunnel muss aus Sicherheitsgründen gesperrt werden und der Verkehr läuft über eine Notstrasse. Bauherr des Tunnels ist das Tiefbauamt Kt. Bern.
16. August	Die Resultate der Vorausbohrung vom 5. August (Länge 251 m) in den Südvortrieben Mitholz zeigt eine leichte Verbesserung des Gesteins (Sandstein und Grau-Wacke von guter Qualität).
30. August	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.	Die Vortriebsarbeiten in Mitholz werden wieder aufgenommen.
	31. Okt.	Die Weströhre zwischen Raron und Lötschen (Sprengvortrieb) wird dem Totalunternehmer ARGE Bahntechnik Lötschberg übergeben.
	16. Nov.	Das Bundesamt für Verkehr erteilt die Plangenehmigung für das Erhaltungs- und Interventionszentrum 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.
2005	15. Jan.	Die Weströhre zwischen Lötschen und Ferden (Vortrieb mit Tunnelbohrmaschine ab Steg) wird dem Totalunternehmer ARGE Bahntechnik Lötschberg übergeben.
		In Frutigen beginnt der Bau des Erhaltungs- und Interventionszentrums.
	28. Jan.	Die Betriebszentrale Frutigen wird dem Totalunternehmer ARGE Bahntechnik Lötschberg übergeben. Das Gebäude beherbergt die Betriebszentrale Ost und West sowie die Vorortleitstelle.
	21. Feb.	Die Arbeiten im Fensterstollen Steg sind abgeschlossen.
	16. März	Mitholz: 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.
	4. Mai	Der Trassebau im östlichen Bereich des Bahnhofs Frutigen ist abgeschlossen.
	12. Juni	Die erste Etappe des neuen elektronischen Stellwerkes im Bahnhof Frutigen geht in Betrieb.
	6. Juli	Die Personenunterführung beim Bahnhof Frutigen wird eröffnet.
	7. Juli	Von den insgesamt 49 km Fahrbahn sind 12,75 km eingebaut.
	30. August	Der TU ABL übernimmt die Nordbrücke für die Ausrüstungsarbeiten.

	30. September	Die ersten Container werden in den Lötschberg-Basistunnel transportiert (Betriebszentrale Lötschen Ost) Die 160 m lange Hochgeschwindigkeitsweiche im Spurwechsel Ferden Nord ist eingebaut.
	13. Dezember	Das Kieswerk in Raron produziert die letzten Betonzuschlagstoffe.
	---	Im 2. Semester 2005 erfolgen zahlreiche Übergaben von Werken, die im Rohbau fertig gestellt sind, an den TU ABL für die Ausrüstungsarbeiten. In diesem Semester laufen auch die meisten Vorbereitungsarbeiten für die Inbetriebsetzung.
2006	Januar	Zur Beschleunigung des Bauprogramms arbeiten die Fahrbahn-Einbauteams gleichzeitig an zwei Fronten.
		Die "Übergangslüftung" für den ganzen Basistunnel geht in Betrieb.
	Februar	Die Tests für das Tunnelleitsystem beginnen.
	12. Februar	Das Fluchtstollensystem Ferden ist im Rohbau fertig.
	26. März	Im Zugangsstollen Steg in der Nähe des Portals ereignet sich ein Karsteinbruch. Die Portalzone wird überschwemmt. Als Gegenmassnahme wird eine Überlaufleitung in das bestehende Absetzbecken gebaut.
	1. Juni	Der Versuchsbetrieb startet pünktlich.
	6. Juni	Die erste elektrische Versuchsfahrt im Lötschberg-Basistunnel verläuft erfolgreich in der "Versuchszone 3" (Strecke zwischen Raron und Ferden in der Oströhre).
	15. Juni	Die Auenrevitalisierung Schwandi Ey ist fertig und abgenommen.
	1. Juli	Ab Juli beginnen die Inbetriebnahmetests für das Tunnelleitsystem.
	6. Juli	Die letzten 12 Container werden in den Tunnel transportiert und zwar in die Betriebszentrale Mitholz West.
	7. Juli	Der Lückenschluss der Fahrbahn erfolgt etwa in der Mitte des Tunnels in der Oströhre.
	24. Juli	Mit der Feier des "Goldenen Nagels" wird der Lückenschluss vom 7. Juli gefeiert.
	9. September	Auf der Schotterstrecke Nord ist die "3. Stopfung" ausgeführt. Damit sind die Einbauarbeiten der Fahrbahn auf der ganzen Lötschberg-Basisstrecke abgeschlossen.
	2. Oktober	Gleismonteure verbinden die Gleise der Südbrücke in Raron mit den Gleisen der SBB-Rhonetalstrecke.
	4. Oktober	Zum ersten Mal fährt ein Zug mit einer Geschwindigkeit von 230 km/h im Tunnel (Versuchszonen 2 und 3).
	6. Oktober	Das BAV erteilt die Betriebsbewilligung für die 132 kV-Anlage.
	9. Oktober	Die Belastungsversuche der Rhonebrücken verlaufen erfolgreich.

	13. Oktober	Der erste ETR 470 (Cisalpino) fährt in den Versuchszonen 2 und 3.
	28. November	Die Fahrleitung auf der ganzen Lötschberg-Basisstrecke ist eingeschaltet.
	30. November	Das BAV erteilt die Freigabeverfügung für elektrische Fahrten im ganzen Lötschberg-Basistunnel. Um 18^{00} Uhr fährt zum ersten Mal ein Zug elektrisch durch den ganzen Tunnel.
	16. Dezember	Der Testzug ICE-R von der Deutschen Bahn erreicht um 00^{30} Uhr bei km 44'880 in der Oströhre erstmals die Geschwindigkeit von 280 km/h und schafft damit den Schweizerrekord.
	---	Der TU ABL übernimmt während dem 2. Semester zahlreiche Werke vom Rohbau für die Ausrüstungsarbeiten.
2007	11. Februar	Der wohl umfangreichste Test während der Inbetriebsetzung findet statt. Es geht darum, zu testen, ob die Stellwerke gleichzeitig 30 Loks führen können. Insgesamt waren 35 Loks im Einsatz.
	9. März	Das BAV bewilligt den "operativen Probebetrieb" offiziell. Die erste Schicht findet am 16. März 2007 um 3^{00} Uhr statt (Fahrzeugtest).
	8. März	Die mechanische Ausrüstung des Zugangsstollens Mitholz ist bereit für die "1. Teilprüfung". Damit sind die Einbauarbeiten der mechanischen Ausrüstung beendet.
	14. April	Der Rückbau der Bauprovisorien ist abgeschlossen.
	17. April	Das fahrbare Unterwerk Mitholz steht auf dem neu erstellten Standplatz und wird in Betrieb genommen.
	11. Mai	Eine umfangreiche Rettungsübung findet im Tunnel statt. 350 "Verletzte" und "Schwerverletzte" werden geborgen, versorgt und evakuiert.
	14. Juni	Das BAV erteilt offiziell die Betriebsbewilligung für die Lötschberg-Basisstrecke.
	15./16. Juni	Die BLS AlpTransit AG übergibt die Lötschberg-Basisstrecke an die Betreiberin BLS AG. Etwa 1200 "VIPs" nehmen an der Übergabezeremonie und am darauf folgenden Fest teil. Am 16. Juni 2007 findet der "Volksanlass" statt, an dem rund 40'000 Besucher teilnehmen.