

## Bochum/Gelsenk[BO/GE] – (D) – B.-G.Straba[BOGESTRA]

www.Ruemmel.de

Stand: 12 2018

Überblick M/N	M6S 1te Serie	der Restbestand muss bleiben bis die Linie 310 von Variobahnen befahren werden kann (ca 2020)		
	M6C 1te Serie	der geringe Restbestand wurde März 2014 abgestellt und wurde danach komplett an Bursa abgegeben		
Geschichte M/N	Bochum ist einer der Erst-Besteller des M/N			
	Zur Ibn der Stadtbahnanlagen wurden viele M6 bestellt.			
	Bochum ist der größte Betreiber von 6achsigen Stadtbahnen M.			
	Ein Großteil der M6 wurde abgegeben oder veräußert, nur ca die Hälfte der M6S bleibt bis ca 2018			
Beschaffung M/N	M6C 1te Serie	1976/77	33 Tw	301-332
Summe 55 Tw	M6C 1te Serie	1981/82	22 Tw	333-355
Bestand M/N	M6S 1te Serie		13 Tw	310-314, 317, 318, 321, 325-326, 330-333
Summe 13 Tw	M6C 1te Serie		alle verkauft	
Bestand andere	MGT6D	1992-1995	22 Tw	401-442, Serie wird laufend an Lodz abgegeben, außer Dienst 2020
nur 1000mm Netz	6MGTD3 „Variobahn“	2008-2011, 2013-2015	45 Tw	501-545
Summe 99 Tw	Vario 2	2016- 20xx	31 Tw /42+8 Tw bestellt	101-131 (-142-150)
Aktuell M/N	M6S 1teSerie	2017	Tw 329 ausgemustert, nur noch 13 Tw in Betrieb, müssen bis Ende 2019 „durchhalten“	
		2013		
	M6C 1te Serie	2014	Die letzten 6 Tw wurden nach Bursa transportiert.	
Zukunft M/N	Neue Linie 310 verzögert sich, Ende M6S erst 2020+, ATw M6C bleibt, ggf. 1 M6S museal.			
Zulassung M/N	M6S 1te Serie	Gesamtnetz		
	M6C 1te Serie	Gesamtnetz ohne 750V Bereiche auf 301 & 308/318 (nur 1 M6C wurde für 750V ertüchtigt)		
Zulassung andere	MGT6D	Gesamtnetz ohne 301 Buer-Horst wegen Bahnübergang DB Strecke am Haltepunkt Buer Süd + ohne Linie 310 wie Vario.		
nur 1000mm Netz	6MGTD3 „Variobahn“	Gesamtnetz ohne Linie 310 östlich/südlich Unterstr		
Einsatz M/N	M6S 1te Serie	Linie 310 Stammlinie (MoFr 7+1, Sa 9, So 4 Tw), andere Linien wg geringem Bestand kaum, tlw E-Wagen Stadion GE BO		
Einsatz andere	MGT6D	Stammlinie nur noch 308/318, selten 306, nicht mehr 301, 302, keine Doppeltraktionen mehr		
nur 1000mm Netz	6MGTD3 „Variobahn“	Stammlinien 301 & 302 & 306 & (zunehmend) 308/318		
Farbgebung M/N	M6S / M6C	1976-heute	Stadtbahn	Weiß-rot nach Vorgabe Stadtbahn NRW, nur noch 1 Tw aktiv (311)
		1989-heute	VRR City-Express (CE)	Weiß-lichtgrau, gelbe und orange Streifen nach VRR Vorgabe

Elbing [] – Polen (PL) - ? []				www.Ruemmel.de
Stand: 12 2018 – nur kurze Info da weit entfernter Zweit-Betreiber				
Überblick M/N	M8C ex Augsburg	die Tw werden umfassend modernisiert und sollten daher noch ein langes Leben in Elbing genießen dürfen		
	M8C ex Mülheim	die Tw werden zunächst ohne Modernisierung eingesetzt, ob auch ohne Nf-Umbau langfristig im Einsatz?		
Geschichte M/N				
Beschaffung M/N	M8C ex Augsburg	2013	3 Tw aus 1985	Augsburg/Elbing 8003/8003, 8010/8010, 8012/8012
Summe 6	M8C ex Mülheim	2016	3 Tw aus 1976	Mülheim/Elbing 271/871 ,274/874, 276/876
Bestand M/N	M8C ex Augsburg			
	M8CNf ex M8C [A]		3 Tw	803/8003, 810/8010, 812/8012
Summe 6	M8C ex Mülheim		3 Tw	871 ,874, 876
Aktuell M/N	M8C ex Augsburg			
	M8CNf ex M8C [A]	2013	Alle 3 umgebaut	
	M8C ex Mülheim	2016	271 als erster Tw im Transport, die beiden anderen folgten im April 16	
Zukunft M/N	keine Infos			
Zulassung M/N	keine Infos			
Einsatz M/N	keine Infos			
Farbgebung M/N	M8CNf ex M8C [A]	2013-heute	Elbing 2010er	Bunter Mix, dunkler Boden & Fensterband, sonst grün, Türen gelb
	M8C ex Mülheim	2016-heute	bislang keine Anpassung an Elbing	

# Essen [E] – Deutschland (D) – Essener Verkehrs AG [EVAG]

Stand: 12 2018

<b>Überblick M/N</b>	M8S 1te Serie	wurden verschrottet oder nach Arad und Mülheim verkauft			
	M8C 1te Serie	gesamte Serie wurde abgestellt und verschrottete bzw. abgegeben.			
	M8C 2te Serie	bleiben bis 2022/23 bis bald zu bestellende neue Nf geliefert wurden und Südstrecke Nf-tauglich ist			
	M8C 3te Serie	bleiben bis 2022/23 bis bald zu bestellende neue Nf geliefert wurden und Südstrecke Nf-tauglich ist			
	M8C 4te Serie	bleiben bis 2022/23 bis bald zu bestellende neue Nf geliefert wurden und Südstrecke Nf-tauglich ist			
	M8C 5te Serie	wurden bis auf 4 Tw verschrottet bzw. nach lasi verkauf, nur noch Reserve bis 2022/23			
<b>Geschichte M/N</b>	Essen ist einer der Erst-Besteller des M/N				
	Essen bestellte die ersten M-Tw mit Klapptrittstufen.				
	Nur Essen bestellte trotz erfolgreicher Drehstromtechnik in anderen Städten nochmals M8C mit anderen Chopper in „all electric“				
	Essen war und ist der größte M/N Betreiber.				
Alle M8S wurden verschrottet oder nach Arad und Mülheim verkauft.					
<b>Beschaffung M/N</b>	M8S 1te Serie	1976/77	21 Tw	1001-1020, 1021 = 1010 II	
	M8C 1te Serie	1979	15 Tw	1101-1115	
	M8D Prototyp	1979	1 Tw	1200 = später M8C 1116 II	
	M8C 2te Serie	1980	5 Tw	1116-1120 = später mit Klapptrittstufen 1162-1166	
	M8C 3te Serie	1982	15 Tw	1121-1135 = später mit Klapptrittstufen 1151-1161, 1177-1180	
	M8C 4te Serie	1983	6 Tw	1171-1176 mit Klapptrittstufen	
	<b>Summe 78 Tw</b>	M8C 5te Serie	1989	15 Tw	1401-1415
<b>Bestand M/N</b>	M8S 1te Serie		alle verkauft		
	M8C 1te Serie		alle abg/ATw etc		
	M8D Prototyp		alle abg/ATw etc		
	M8C 2te Serie		5 Tw	1162-1166	
	M8C 3te Serie		14 Tw	1151-1161, 1177-1178, 1180	
	M8C 4te Serie		6 Tw	1171-1176	
<b>Summe 29 Tw</b>	M8C 5te Serie		4 Tw	1401, 1403, 1405, 1415	
Bestand andere	NGT8D-Flexity „M8D“	1999-2001	34 Tw	1501-1534	
	NGT8D-Flexity II„M8D II“	2014-2015	27 Tw	1601-1627	
<b>Summe 61/87 Tw</b>	Flexity M8D III / NF4	2022-2023	26 Tw	Xxxx-xxxx	
<b>Aktuell M/N</b>	M8C 1teSerie	2017	Ein Tw zum Atw umgebaut, Rest ist weg		
	M8C 2te-4te Serie	2017	Tw fast alle in Betrieb		
	M8C 5te Serie	2017	Nur noch 4 Tw in Essen		
<b>Zukunft M/N</b>	M8C 1teSerie				
	M8C 2te-4te Serie	Bleiben bis Umbau Südstrecke und Lieferung neuer Nf Tw 2022/23			
	M8C 5te Serie	Bleiben nur noch als letzte Reserve bis 2022/23			
<b>Zulassung M/N</b>	M8C 1teSerie				
	M8C 2te-4te Serie	Gesamtnetz			
	M8C 5te Serie	Gesamtnetz, auf der Südstrecke nicht einsetzbar mangels Klapptrittstufen.			
Zulassung andere	NGT8D-Flexity „M8D“	Gesamtnetz, auf der Südstrecke nicht einsetzbar mangels Klapptrittstufen.			
	NGT8D-Flexity II„M8D II“	Gesamtnetz, auf der Südstrecke nicht einsetzbar mangels Klapptrittstufen.			
<b>Einsatz M/N</b>	M8C 1teSerie				
	M8C 2te-4te Serie	Linie 108+107Süd Stamm – andere Linien selten			
	M8C 5te Serie	Aushilfe auf den Linien 101, 103, 104 (MH), 105, 106, 107Nord, 109, vor Allem auf 103 und 105 HVZ			
Einsatz andere	NGT8D-Flexity I „M8D I“	Alle Linien ohne 107Süd und 108			
	NGT8D-Flexity II„M8D II“	Alle Linien ohne 107Süd und 108			
<b>Farbgebung M/N</b>	M8S 1te Serie	1975-1979	Stadtbahn	Rot-weiß wie Bochum oder B-Tw div. Betriebe	
	alle M	1979-heute	EVAG 1980er	Gelb-blau	
	alle M ohne M8S	200x-heute	MEO ginstergelb	Stärkeres gelb, mit oder ohne schwarzes Fensterband, „Powerstripes“	
		200x-heute	MEO rapsgelb	Anderer Gelbton	
		201x-heute	VIA 2010er	Vereinfachte gelb-schwar Kombi wie neu auch MH, keine „Powerstripes“	

## Geneve [GE] – Schweiz (CH) – [TPG]

www.Ruemmel.de

Stand: 12 2017

<b>Überblick M/N</b>	Be4/6Proptotyp „DAV“	Tw voll im Einsatz, neue Tw werden komplett für neue Linien benötigt		
	Be4/6 1te Serie „DAV“	Tw voll im Einsatz, neue Tw werden komplett für neue Linien benötigt		
	Be4/8Umbauten„DAV“	Tw voll im Einsatz, neue Tw werden komplett für neue Linien benötigt		
<b>Geschichte M/N</b>	Genf ist der erste Betreiber von M/N-Verwandten, interne Bezeichnung „DAV“ = <b>Lieferung durch Duewag Atelier Vevey</b>			
	Die Genfer Fahrzeuge werden auch als erste „Nf Tw“ bezeichnet, haben aber noch eine Stufe.			
	Nach dem Prototyp 1984 (erster M/N Verwandter) kamen ab 1987 (letzte M/N-Verwandte) die Serien-Tw dazu.			
	Zuerst 199x wurden die Hälfte der Tw verlängert, später 201x wurden die kurz gebliebenen Tw im Vorderteil umgebaut = keine Stufe mehr an Tür 1&2.			
<b>Beschaffung M/N</b>	Be4/6Proptotyp „DAV“	1984	1 Tw	801
<b>Summe 46 Tw</b>	Be4/6 1te Serie „DAV“	1987-1989	45 Tw	802-846, Be 4/8 wurden 823-824+827-830=847-852 & 831-846 m.alterNr
<b>Bestand M/N</b>	Be 4/6 Proptotyp		1 Tw	801
	Be4/6 1te Serie „DAV“		23 Tw	802-822, 825, 826
<b>Summe 46 Tw</b>	Be4/8Umbauten„DAV“		22 Tw	831-852
Bestand andere	Cityrunner	2004+2005	21 Tw	861-871+872-881
	Flexity Outlook	2009	18 Tw	882-899
<b>Summe 71 Tw</b>	Tango	2011+12+16-18	32 Tw + 24 Tw Option	1801-1807+ 1808-1819+1820-1832
<b>Aktuell M/N</b>	„DAV“ alle	2017	Alle Tw in Betrieb.	
<b>Zukunft M/N</b>	„DAV“ alle	Aktuell kein Ersatz vorhanden, evtl. ist die Frage neu zu stellen wenn Option „Tango“ gezogen wird.		
<b>Zulassung M/N</b>	„DAV“ alle	Gesamtnetz? Die neuen Strecken ohne Schleifen (Meyrin-G, CERN, Bernex) können nicht im Linienverkehr befahren werden		
		Einsätze zB nach Nations (Schleife) sind selten geworden		
Zulassung andere	alle anderen Tw	Gesamtnetz		
<b>Einsatz M/N</b>	„DAV“ alle	Nur noch Linie 12 Moillesulaz - Bel Air – Carouge – Palettes, meist als Kombination Be 4/6 + Be 4/8		
Einsatz andere	alle anderen Tw	Gesamtnetz		
<b>Farbgebung M/N</b>	„DAV“ alle	1984-200x	TPG 1980er	weiß mit orangen „Bauch“ und Streifen/Erweiterungen an Front und Heck
		200x-heute	TPG 2000er	weiß mit blauem Bauch (analog zu den Nf Tw)

## Graz [] – Österreich (AU) – [GVB]

Stand: 12 2017

<b>Überblick M/N</b>	<b>EGTW6 1te Serie</b>	<b>Tw voll im Einsatz</b>		
<b>Geschichte M/N</b>	Graz ist der dritte Betreiber von M/N-Verwandten. <b>Geliefert von Siemens/SGP</b> . Die Tw sind aus den Linzer Tw weiter entwickelt worden. 1999 wurden die 6Achser um Nf-Mittelteile verlängert zu 8Achsern.			
<b>Beschaffung M/N</b>	<b>EGTW6 1te Serie</b>	<b>1986/87</b>	<b>12 Tw</b>	<b>601-612</b>
<b>Summe 12 Tw</b>				
<b>Bestand M/N</b>	<b>EGTW8Nf 1te Serie</b>		<b>12 Tw</b>	<b>601-612</b>
<b>Summe 12 Tw</b>				
<b>Bestand andere</b>	Typ Mannheim	1978	10 Tw	501-510
	Cityrunner	2000-2001	18 Tw	651-668
<b>Summe 73 Tw</b>	Variobahn	2009-2015	45 Tw	201-245
<b>Aktuell M/N</b>	<b>EGTW8Nf 1te Serie</b>	<b>2017</b>	Alle Tw in Betrieb. Durch Ausmusterungen aller alt-Tw („Mannheim“ ex Duisburg, „E“ ex Wien) ist Wagenpark knapp Die „Mannheimer“ sind Reserve so dass die M-Verw. die ältesten Tw im täglichen Einsatz sind	
<b>Zukunft M/N</b>	<b>EGTW8Nf 1te Serie</b>	Erst bei weiterem Neu-Tw-Zugang wäre Abstellung/Reserve zu erwarten, nicht in Sicht.		
<b>Zulassung M/N</b>	<b>EGTW8Nf 1te Serie</b>	Gesamtnetz?		
<b>Zulassung andere</b>	alle anderen Tw	Gesamtnetz		
<b>Einsatz M/N</b>	<b>EGTW8Nf 1te Serie</b>	Gesamtnetz. Im Tagesverkehr nur wenige Wagen, zur HVZ größerer Auslauf, kaum Einsätze Sa, So, Ferien.		
<b>Einsatz andere</b>	alle anderen Tw	Gesamtnetz		
<b>Farbgebung M/N</b>	<b>EGTW8Nf 1te Serie</b>	1986-heute	<b>GVB 1970/80er</b>	hell/dunkelgrün-beige

## Heidelberg [HD] – Deutschland (D) – [RNV] ex HSB

www.Ruemmel.de

Stand: 12 2018

Überblick M/N	M8CNf	Tw bis mind. 2021 im Einsatz, ob die Tw durch die neuen RNV Trams abgelöst werden ist unklar.		
Geschichte M/N	Heidelberg kam 1985 als M-Betreiber hinzu. Eine große Flotte wurde jedoch nie gebildet, die Meterspurnachbarn (heute RNV) beteiligten sich nicht. 201x wurden alle M8C in M8CNf umgebaut. Die nachfolgenden MGT6D bekamen nur in HD ebenfalls eine M8C Front.			
Beschaffung M/N	M8C	1985	8 Tw	251-258, später M8CNf 3251-3258
Summe 8 Tw				
Bestand M/N	M8CNf		8 Tw	3251-3258
Summe 8 Tw				
Bestand andere	MGT6D	1994-1995	12 Tw	3261-3258 (bis heute nur in HD unterwegs)
schwierig da viele	RNV8 (Vario ZR 7tlg)	2002-2003	7 Tw	3273-3280 (bis heute nur in HD unterwegs)
Tw RNV-weit	RNV8 (Vario ZR 7tlg)	2009-2010	8 Tw	3281-3288 (bis heute nur in HD unterwegs)
unterwegs	RNV6 (Vario ZR 5tlg)	2003-2013	(40 Tw)	4123-4162 (zuerst für reinen OEG Verkehr beschafft, jetzt auch in HD)
Summe 27+x Tw	RNV 2020	2021 – 20??	31x30/37x40/12x60+Opt	Einsatz im kompletten RNV Gebiet
Aktuell M/N	M8CNf	2017	Alle Tw in Betrieb.	
Zukunft M/N	M8CNf	Neue RNV Trams ab 2021, genaues Ablösekonzept (wer muss zuerst gehen, wer bleibt) ist unklar.		
Zulassung M/N	M8CNf	HD Gesamtnetz		
Zulassung andere	alle anderen Tw	HD Gesamtnetz		
Einsatz M/N	M8CNf	HD Gesamtnetz		
Einsatz andere	alle anderen Tw	HD Gesamtnetz		
Farbgebung M/N	M8C	1984-201x	Heidelberg 1970er	gediegen blau mit beige Zierlinien
		200x-heute	RNV 2000er	weiß mit orangen/blauen Streifen (einige M8C und dann alle M8CNf)

Iasi [] – Rumänien (RO) – []		www.Ruemmel.de		
Stand: 12 2018 – nur kurze Info da weit entfernter Zweit-Betreiber				
Überblick M/N	M6D ex Mülheim	kann Iasi die technisch komplizierten Drehstrom-Tw „bändigen“? Umbauten geplant?		
	M8C ex Essen 5te S.	kann Iasi die technisch komplizierten 1400er Tw „bändigen“? Umbauten geplant?		
Geschichte M/N	2017 kaufte Iasi in Mülheim M6D und in Essen M8C 5te Serie			
Beschaffung M/N	M6D ex Mülheim	2018	8 Tw aus 1984-1992	Mh/Iasi 283/287, 288/???, 289/285, 290/286, 291/???
	M8C ex Essen 5te S.	2018	7 Tw aus 1989-1990	Mh/Iasi 292/296, 293/288, 294/???
Summe 15				E/Iasi 1406/289, 1407/294, 1410/291,
Bestand M/N	M6D ex Mülheim			E/Iasi 1411/290, 1412/292, 1413/295, 1414/293
	M8C ex Essen 5te S.			
Summe				
Aktuell M/N	M6D ex Mülheim			
	M8C ex Essen 5te S.			
Zukunft M/N	M6D ex Mülheim	keine Infos		
	M8C ex Essen 5te S.			
Zulassung M/N	alle M	keine Infos		
Einsatz M/N	alle M	keine Infos		
Farbgebung M/N				

<b>Kassel [KS] – (D) – Kasseler Verkehrs Gesellschaft [KVG]</b>				<a href="http://www.Ruemmel.de">www.Ruemmel.de</a>	
Stand: 12 2018					
<b>Überblick M/N</b>	<b>N8C 1te Serie</b>	<b>Alle Tw wurden abtransportiert!</b>			
	<b>N8C 2te Serie</b>	<b>Von den 6 Tw aktuell 3 (417, 419, 422) abgestellt! Zukunft unklar</b>			
<b>Geschichte M/N</b>	Kassel ist der einzige Nachbesteller des Stadtbahnwagens „N“ nach Probefahrt des Tw xxxx aus Dortmund.				
	Nach einer ersten Serie von 16 Tw N8C wurden später noch 6 Tw N8C in „all electric“ geliefert.				
	Kassel ist nun der letzte Betreiber von nicht umgebauten N Tw überhaupt.				
	Die 2te Serie N8C bleibt wegen Leasing Geschäften noch bis mind. 2017 in Kassel in Betrieb.				
<b>Beschaffung M/N</b>	<b>N8C 1te Serie</b>	<b>1982</b>	<b>16 Tw</b>	<b>401-416</b>	
<b>Summe 22 Tw</b>	<b>N8C 2te Serie</b>	<b>1986</b>	<b>6 Tw</b>	<b>417-422</b>	
<b>Bestand M/N</b>	<b>N8C 1te Serie</b>		<b>alle verkauft</b>		
<b>Summe 6 Tw</b>	<b>N8C 2te Serie</b>		<b>6 Tw</b>	<b>417-422</b>	
Bestand andere	NGT6C (ER)	1990-1994	25 Tw	451-475	
incl HLB Tw	8NGTW (ER)	1999-2000	22 Tw	601-622	
ohne RegioTram	8NGTW (ZR)	2001-2003	10 Tw	631-640	
<b>Summe 79 Tw</b>	<b>8NGTW (ZR)</b>	<b>2011-2013</b>	<b>22 Tw</b>	<b>651-672</b>	
<b>Aktuell M/N</b>	<b>N8C 2te Serie</b>	<b>2018</b>	<b>3 Tw in Betrieb</b>		
<b>Zukunft M/N</b>	<b>N8C 2te Serie</b>	Über die Zukunft nach Leasing Ende in 2017 wurde noch nicht(?) entschieden.			
<b>Zulassung M/N</b>	<b>N8C 2te Serie</b>	Gesamtnetz Tram ohne EBO-Bereiche, ohne RegioTram, ein Teil der Tw besaß(?) Zugsicherung für Hbf und Baunatal(?)			
Zulassung andere	alle(?)	Gesamtnetz Tram incl EBO-Bereiche (alle Tw alle Abschnitte?), ohne RegioTram			
<b>Einsatz M/N</b>	<b>N8C 2te Serie</b>	Vorwiegend E Tw Leistungen, „Stammlinie“ 5E nach Linien-Netz-Reform 2018 nicht mehr vorhanden			
Einsatz andere	alle(?)	Alle Linien, Linie 6 wg Stumpfendstelle nur ER-Tw			
<b>Farbgebung M/N</b>	<b>N8C 1te/2te Serie</b>	1982 – 199x	<b>Kassel 70er</b>	„gediegen“ blau-weiß	
		199x – heute	<b>Kassel 90er</b>	kräftiges blau-gelb wie die Nf Tw	



Krefeld [KR] – Deutschland (D) – Städtische Werke Krefeld [SWK]				www.Ruemmel.de
Stand: 12 2018				
Überblick M/N	M8C 1/2te Serie	Der Bestand wird mit Ablieferung der FOC 2te Serie bis auf 5(?) Tw aufgelöst – Ablösung M8C erst nach 2023.		
Geschichte M/N	Krefeld ist einer der ersten Nachbesteller der M8C nachdem dort EVAG xxxx zur Probe fuhr.			
	Bislang wurden alle abgestellten M8C verschrottet und nicht verkauft, für die 5 verbleibenden Tw werden Ersatzteile gewonnen.			
Beschaffung M/N	M8C 1te Serie	1980	10 Tw	831-840
Summe 20 Tw	M8C 2te Serie	1981	10 Tw	841-850
Bestand M/N	M8C 1te Serie		3 Tw	839,838 + 835 abgestellt
Summe 9 Tw	M8C 2te Serie		6 Tw	843,844,847,850 + 842 Reserve + 845 abgestellt
Bestand andere	6MGTD „FOC“ 1te S	2009-2010	19 Tw	601-619
Summe 31 Tw	6MGTD „FOC“ 2te S	2014-2015	12 Tw	660-671
Aktuell M/N	M8C 1/2te Serie	2014	Nach Anlieferung der ersten neuen Nf Tw wurden bereits 3 M8C bei fälliger HU ausgem+verschrott	
		2015	Kaum mehr Einsätze, tlw. Werktags Nachmittags keine 5 Tw mehr im Einsatz.	
		2017	Tlw 1 M8C je Linie im Einsatz	
Zukunft M/N	M8C 1/2te Serie	Alle Nf im Einsatz, 5(?) M8C bleiben f E Wg und Reserve in Krefeld, abgestellte Tw werden ausgeschlachtet, Reserve unklar		
Zulassung M/N	M8C 1/2te Serie	Gesamtnetz		
Zulassung andere	6MGTD „FOC“ 1te S	Gesamtnetz		
	6MGTD „FOC“ 2te S	Gesamtnetz		
Einsatz M/N	M8C 1/2te Serie	Alle 4 Linien, aber mittlerweile nur noch wenige Einsätze.		
Einsatz andere	6MGTD „FOC“ 1te S	Alle 4 Linien, es wäre reiner Nf Betrieb (ohne E Wagen) möglich.		
	6MGTD „FOC“ 2te S			
Farbgebung M/N	M8C 1/2te Serie	1980-20xx	Krefeld 1980er (MH)	Gelb-schwarz wie Mülheim mit Genehmigung aus Mülheim.
		20xx-heute	VRR Stadtlinie (SL)	Weiß-rot, einziger VRR Betrieb der Tram in „Stadtlinie“ lackierte.

## Linz [] – Österreich (AU) – [LAG]

www.Ruemmel.de

Stand: 2013 – nur kurze Info da ex „M“/“N“ Betreiber

Überblick M/N	10GTW/3teSerie 1teS.	Kein Tw mehr – auch nicht abgestellt – im Bestand.		
Geschichte M/N	Linz kam als 2ter Betreiber von M/N-Verwandten dazu, die Tw sind den Grazer Tw ähnlich, geliefert von Bombadier/Rotax /Siemens			
	Linz ist der einzige Betreiber in 900mm Spur.			
	2011/2012 wurden alle Tw abgestellt und vor Ort verschrottet.			
Beschaffung M/N	10GTW/3teSerie 1teS.	1985-1986	16 Tw	41-56
Summe 16				
Bestand M/N	10GTW/3teSerie 1teS.			
Summe 0				
Aktuell M/N	10GTW/3teSerie 1teS.	2013	Alle Tw verschrottet.	
Zukunft M/N				
Zulassung M/N				
Einsatz M/N				
Farbgebung M/N	10GTW/3teSerie 1teS.	1985-2012	Linz 1980er	einfach weiß ohne jegliche Zierlinie etc.

Lodz [] – Polen (PL) – []				www.Ruemmel.de
Stand: 12 2018 – nur kurze Info da weit entfernter Zweit-Betreiber				
Überblick M/N	M6S ex Bochum	wie lange kann Lodz den Bestand (technisch) halten? Sollen Tw 1976ff tatsächlich noch umgebaut werden (Nf)?		
	M8C ex Bielefeld			
	M8C Umbauten M8CNf			
Geschichte M/N	2011 kamen 6 M6S aus Bochum nach Lodz.			
	2013 kamen 14 M8C aus Bielefeld nach Lodz.			
	Ab 2014 wurden bislang 3 Tw ex M8C zu M8CNf umgebaut.			
Beschaffung M/N	M6S ex Bochum	2011	6 Tw aus 1976/1977	Bochum/Lodz 301/301, 302/302, 316/316, 324/324, 327/327, 328/328
	M8C ex Bielefeld	2013	14 Tw aus 1982/1983	Bielefeld/Lodz 521/521, 522/522, 523/523, 525/525, 526/526, 528/528
Summe 20				529/529, 530/530, 531/531, 532/532, 533/533, 534/534, 536/536, 537/537
Bestand M/N	M6S ex Bochum		5 Tw	301, 302, 316, 324, 328
	M8C ex Bielefeld		4 Tw	529, 532, 533, 534
	M8C Umbauten M8CNf		10 Tw	2494/522, 2499/521, 2697/526, 2698/528, 2699/536
Summe 19				2795/530, 2796/531, 2797/525, 2798/523, 2799/537
Aktuell M/N	M6S ex Bochum		327 ausgemustert	
	M8C ex Bielefeld			
	M8C Umbauten M8CNf			
Zukunft M/N	M6S ex Bochum	keine Infos – Infos dass auch M6S zu M8CNf umgebaut werden sind nicht bestätigt.		
	M8C ex Bielefeld			
	M8C Umbauten M8CNf			
Zulassung M/N	alle M	keine Infos		
Einsatz M/N	alle M	keine Infos		
Farbgebung M/N	M6S ex Bochum	2011-heute	VRR City-Express (CE)	neue Hausfarben Bochum (CE-Lack) unverändert, weiß-grau-orange
	M8C ex Bielefeld	2013-heute	Bielefeld 1970er	Hausfarben Bielefeld unverändert, orange-weiß
		2013-heute	Bielefeld 1990er	neue Hausfarben Bielefeld unverändert, weiß-blau-orange
	M8C Umbauten M8CNf	2014-heute	Lodz 2010er	Hausfarben Lodz, gelb-rot

<b>Mainz [MZ] – Deutschl.(D) – Mainzer Verkehrs Gesellschaft [MVG]</b>		<a href="http://www.Ruemmel.de">www.Ruemmel.de</a>		
Stand: 12.2017				
<b>Überblick M/N</b>	<b>M8C 1te Serie</b>	<b>bleiben langfristig, alle Tw wurden bei Cegelec modernisiert</b>		
	<b>M8S ex Bielefeld</b>	<b>3 von 4 Tw verschrottet, evtl bleibt Tw 277 erhalten als Atw</b>		
<b>Geschichte M/N</b>	Mainz ist einer der Nachrücker-Betreiber des M/N			
	Nachdem 1980 EVAG Tw zur Probe in Mainz lief wurden 1984 eigene Tw bestellt.			
	1987 wurde Mainz mit 4 Tw aus Bielefeld der erste Gebraucht-Tw-Betreiber			
	Die M8C werden trotz der vielen neuen Nf bleiben			
<b>Beschaffung M/N</b>	<b>M8C 1te Serie</b>	<b>1984</b>	<b>6 Tw</b>	<b>271-276</b>
<b>Summe 10 Tw</b>	<b>M8S ex Bielefeld</b>	<b>1987</b>	<b>4 Tw aus 1976</b>	<b>Bielefeld/Mainz 501/277 ,502/278, 503/279, 504/280</b>
<b>Bestand M/N</b>	<b>M8C 1te Serie</b>		<b>6 Tw</b>	<b>271-276</b>
<b>Summe 7 Tw</b>	<b>M8S ex Bielefeld</b>		<b>1 Tw</b>	<b>277</b>
<b>Bestand andere</b>	<b>GT6M-ZR</b>	<b>1996</b>	<b>16 Tw</b>	<b>201-216</b>
	<b>6MGTD3ER „Variobahn“</b>	<b>2011-2012</b>	<b>9 Tw</b>	<b>217-225</b>
<b>Summe 35 Tw</b>	<b>Vario 2</b>	<b>2015-2016</b>	<b>10 Tw</b>	<b>227-236</b>
<b>Aktuell M/N</b>	<b>M8C 1te Serie</b>	<b>2017</b>	<b>alle Tw modernisiert</b>	
	<b>M8S ex Bielefeld</b>	<b>2016</b>	<b>3 v 4 Tw verschrottet, Umbau Tw 277 noch nicht beschlossen</b>	
<b>Zukunft M/N</b>	<b>M8C 1te Serie</b>	<b>Bleiben langfristig, wenn evtl. auch nicht mehr im Linien, aber im Stadioneinsatz etc</b>		
<b>Zulassung M/N</b>	<b>M8C 1te Serie</b>	<b>Gesamtnetz</b>		
	<b>M8S ex Bielefeld</b>	<b>Gesamtnetz</b>		
<b>Zulassung andere</b>	<b>GT6M-ZR</b>	<b>Gesamtnetz</b>		
	<b>„Vario“ „Vario2“</b>	<b>Da ER-Tw nur Strecken mit Wendeschleifen</b>		
<b>Einsatz M/N</b>	<b>M8C 1te Serie</b>	<b>„Stammlinie“ 59 (Zollhafen) + Einsatz zu Spitzenzeiten</b>		
<b>Einsatz andere</b>	<b>GT6M-ZR</b>	<b>alle Linien</b>		
	<b>„Vario“ „Vario2“</b>	<b>alle Linien ohne 52 zur Bahnstr (keine Wendeschleife)</b>		
<b>Farbgebung M/N</b>	<b>M8S / M8C</b>	<b>1984-200x</b>	<b>Mainz 1980er</b>	
		<b>1999-heute</b>	<b>Mainz 1990er</b>	

Stand: 12 2018

Überblick M/N	M8S 1te Serie	Alle verkauft		
	M6S 1te Serie	Tw weiterhin täglich im Einsatz, kein Ersatz zu erwarten, aktuell keine Nf Tw in Bestellung		
	M6D Prototyp	verschrottet		
	M6D 1te Serie	alle Tw verkauft sofern nicht verschrottet		
	M6D 2te Serie	alle Tw verkauft sofern nicht verschrottet		
	M6D 3te Serie	alle Tw verkauft		
	M8S ex Essen	Verschrott bzw verkauft		
	M6S ex Bochum	Alle Tw verschrottet		
Geschichte M/N	Mülheim ist einer der Erst-Besteller des M/N			
	Neben Bochum betreibt Mülheim die größte 6Achser-Flotte.			
	Nur Mülheim hat Drehstromwagen im größeren Stil beschafft.			
Beschaffung M/N	M8S 1te Serie	1976	6 Tw	271–276, 2000/2001 Umbau zu M8C
	M6S 1te Serie	1977	5 Tw	277-281, 2002 Umbau zu M6CNf
	M6D Prototyp	1979	1 Tw	282, 1997 Umbau zum M6DNf
	M6D 1te Serie	1984	4 Tw	283-286, 2002 Umbau Tw 285 zum M6DNf
	M6D 2te Serie	1987	4 Tw	287-290
	M6D 3te Serie	1991/1992	4 Tw	291-294
	M8S ex Essen	2002/2003	3 Tw aus 1976	Essen/Mülheim 1021/268, 1014/269, 1020/270
	M6S ex Bochum	2011	4 Tw aus 1976/1977	Bochum/Mülheim 305/296, 306/297, 307/298, 315/299
<b>Summe 37 Tw</b>				
Bestand M/N	M8S 1te Serie		alle Tw verkauft	
	M6S 1te Serie		4 Tw	277-279, 281
	M6D Prototyp		verschrottet	
	M6D 1te Serie		verkauft/verschrottet	
	M6D 2te Serie		verkauft/verschrottet	
	M6D 3te Serie		verkauft/verschrottet	
	M8S ex Essen		verkauft/verschrottet	
	<b>Summe 4 Tw</b>	M6S ex Bochum		verschrottet
Bestand andere	MGT6D	1995	4+6 Tw	MVG Mülheim: 4 Tw 201-204 + STOAG Oberhausen: 6 Tw 205-210
<b>Summe 25 Tw</b>	M8D NF2 Flexity	2014-2015	15 Tw	8001-8015, Option auf weitere 5 Tw
Aktuell M/N	M8S 1te Serie	2016	Die letzten 3 Tw wurden nach Elbing verkauft, alle Tw seit 27.04.16 abtransportiert	
	M6S 1te Serie	2016	Bleiben	
	M6D alle	2015	Alle restlichen Tw nach Iasi verlauff	
	ex E / ex BO	2015	Alle ausgemustert	
<b>Zukunft M/N</b>	M8C 1/2te Serie	Nur kleine Restflotte im Einsatz		
<b>Zulassung M/N</b>	M alle	Gesamtnetz		
Zulassung andere	MGT6D	Gesamtnetz ?		
	M8D NF2 Flexity	Gesamtnetz (noch?) ohne Linie 112 neue Thyssenbrücke freigegeben?		
<b>Einsatz M/N</b>	M6S/M6CNf	Alle 3 Linien, die meisten Einsätze auf Linie 112 da dortiges (noch aktuelles?) Nf2 Verbot sonst nur MGT6D zulässt.		
Einsatz andere	MGT6D	Hauptsächlich 112, auch 102, neu auch 104		
	M8D NF2 Flexity	102 und 104.		
Farbgebung M/N	M alle	1980-20xx	Mülheim 1970er	Gelb-schwarz
		20xx-heute	VIA 2010er	Gelb mit weniger schwarz wie neu auch Essen

<b>Nürnberg [N] – Deutschland (D) – Verkehrs AG [VAG]</b>				<a href="http://www.Ruemmel.de">www.Ruemmel.de</a>
Stand: 31.08.2013 – nur kurze Info da ex „M“/N“ Betreiber				
<b>Überblick M/N</b>	<b>N8SNf 1te Serie</b>	<b>Bis auf Museums Tw 363 wurden alle Tw an Krakau verkauft</b>		
<b>Geschichte M/N</b>	Nürnberg gehörte nicht zu den Erstbestellern und Entwicklern, schloss sich diesen aber sehr schnell an.			
	So kamen schon 1976 die ersten Tw in Nürnberg an, Nürnberg ist somit der erste „N“ Betreiber			
	1991 wurden alle 12 Tw konventionell mit Drehgestellen und einem Nf Mittelteil zu N8SNf erweitert.			
	2006 wurden 11 der 12 Tw nach Krakau verkauft und 2006-2011 transportiert. Tw 363 bleibt als Museums Tw in Nürnberg.			
<b>Beschaffung M/N</b>	<b>N6S 1te Serie</b>	<b>1976-1977</b>	<b>12 Tw</b>	<b>361 – 372</b>
<b>Summe 12</b>				
<b>Bestand M/N</b>	<b>N8SNf 1te Serie</b>		<b>1 Tw</b>	<b>363</b>
<b>Summe 12</b>				
<b>Aktuell M/N</b>	<b>Museums Tw 363</b>	<b>2013</b>	<b>Tw 363 im Einsatz</b>	
<b>Zukunft M/N</b>	<b>Museums Tw 363</b>	<b>Langfristiger Verbleib in Nürnberg geplant.</b>		
<b>Zulassung M/N</b>	<b>Museums Tw 363</b>	<b>Gesamtnetz</b>		
<b>Einsatz M/N</b>	<b>Museums Tw 363</b>	<b>Nur im Rahmen Chartereinsätze / Museumsfahrten</b>		
<b>Farbgebung M/N</b>	<b>N6S 1te Serie</b>	<b>1976-1991</b>	<b>Nürnberg 1970er</b>	<b>rot-weiß mit Absetzungen</b>
	<b>N8SNf 1te Serie</b>	<b>1991-2011</b>	<b>Nürnberg 1970er</b>	<b>auch nach Umbau gleicher Lack bis zum Verkauf und Transport</b>
	<b>N8SNf 1te Serie</b>	<b>1991-heute</b>	<b>Nürnberg 2000er</b>	<b>nur 2 Tw erhielten den VAG Neulack, so auch der Museums Tw 363</b>