

Nachhaltige Mobilität in der Region Potsdam/Mittelmark

ggf. Akronym	Nachhaltige Mobilität
Datum der Erstellung	30.06.2023
Angaben zum Einreicher der Projektskizze (Koordinator des Schlüsselvorhabens)	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Landeshauptstadt Potsdam (LHP) ▪ Landkreis Potsdam-Mittelmark (PM)
1. Allgemeines	
1.1 Planungsregion	Planungsregion Havelland-Fläming
1.2 Wo soll das Vorhaben umgesetzt werden und auf welche Orte und Teilregionen zielt es?	Das Schlüsselvorhaben wirkt auf die Region Potsdam (LHP und Umlandlandkreise PM und TF bzw. Umlandgemeinden) innerhalb der Planungsregion Havelland-Fläming.
1.3 Welche Landkreise, LEADER-Regionen und Kommunen sind involviert?	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Landeshauptstadt Potsdam ▪ Landkreis Potsdam-Mittelmark ▪ Potsdamer Umlandgemeinden: Stahnsdorf, Michendorf, Schwielowsee, Beelitz, Kleinmachnow, Teltow, Werder (Havel), Nuthetal, Seddiner See, Ludwigsfelde (Landkreis Teltow-Fläming) und ▪ RE7-Anrainer: Beelitz, Bad Belzig, Wiesenburg/Mark, Seddiner See, Michendorf, Amt Brück (Brück, Borkheide) ▪ LEADER-Region Fläming-Havel
1.4 Beteiligte regionale Schlüsselakteure	<ul style="list-style-type: none"> ▪ RWK Landeshauptstadt Potsdam ▪ RWK Ludwigsfelde ▪ Landkreis Potsdam-Mittelmark
1.5 Weitere beteiligte Kooperationspartner	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Landesbetrieb Straßenwesen ▪ Autobahn GmbH ▪ Verkehrsverbund Berlin Brandenburg (VBB) ▪ Verkehrsbetrieb in Potsdam (VIP) ▪ Regiobus Potsdam Mittelmark GmbH ▪ Berliner Verkehrsbetriebe (BVG)/ Jelbi ▪ Digitalagentur Brandenburg (bbnavi) ▪ Deutsche Bahn (DB), DB mindbox ▪ Ggf. Zukunftsschusterei Bad Belzig, Neuland 21 e.V. und Coconat Klein Glien
1.6 Zusammenfassung der grundlegenden Idee	Die zukünftige Mobilität gemeinsam regional und nachhaltig denken und dadurch Stadt und Land verbinden. Die Idee des Schlüsselvorhabens ist der Aufbau eines Nachhaltigen Regionalen Verkehrsmanagements (NRVM) in der Region Potsdam inklusive der Etablierung eines flächendeckenden Netzes von Mobilstationen in der Landeshauptstadt und Potsdam-Mittelmark. Beide Maßnahmen sollen zur Stärkung des Umweltverbundes und zur Reduzierung des Kfz-Verkehrs sowie zur Gewährleistung der Mobilität ohne eigenen PKW in der Region beitragen.

	<p>Um eine überregionale Wirksamkeit zu erreichen und den gemeindegebiets-überschreitenden Pendler*innen verkehrliche Alternativen des Umweltverbundes bieten zu können, ist ein interkommunales Agieren notwendig. Dies betrifft sowohl das Etablieren des regionalen Verkehrsmanagements als auch den Aufbau eines verknüpften und kompatiblen Netzes von Sharing-Angeboten innerhalb der Peripherie Potsdam – Berlin – Potsdam-Mittelmark. Es sollen an der Bahnlinie RE7 exemplarisch eine größtmögliche Anzahl an Modulen der Mobilstationen umgesetzt und die Bahnhöfe zu innovativen Mobility Hubs entwickelt werden und die Kompatibilität und die Wiedererkennbarkeit über Zuständigkeitsgrenzen ermöglicht werden.</p>
<p>1.7 Ziele des Vorhabens</p>	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Erhöhung der Lebensqualität in der Region ▪ Nachhaltige Verkehrsentwicklung in der Region durch Stärkung des Umweltverbundes zur Reduzierung der Belastung durch Kfz-Verkehr (Klima, Luftschadstoffe, Lärm) und zur Gewährleistung der Mobilität in der Region ▪ Schaffung einer gemeinsamen Datengrundlage für die relevanten Verkehrsdaten (Verkehrsstärken, ÖV-Daten, Baustelleninformationen, Parkdaten (P+R)) ▪ Information über Nachhaltige Mobilitätsdienste und -lösungen ▪ Verbesserung der Erreichbarkeit von Gewerbestandorten, Wohnquartieren und touristischen Destinationen auch im ländlichen Bereich ▪ Unnötige Mobilität vermeiden (z.B. durch Lebensmittelautomaten, Coworking und Paketstationen) <p>Das Projekt soll die Zukunftsfähigkeit der Region, den regionalen Zusammenhalt und eine nachhaltige Entwicklung in der Mobilität gewährleisten, stärken und fördern. Zudem gilt es, die ländliche Entwicklung und die Herstellung gleichwertiger Lebensverhältnisse zu fördern. Letztlich ist auch Projektziel, Stadt und Land zu verbinden.</p>
<p>1.8 Ausgangslage / Anknüpfungspunkte</p>	<p>Die Landeshauptstadt Potsdam und die Region wachsen seit Jahren und werden auch zukünftig wachsen. Dazu verstärken sich die Stadt-Umland-Beziehungen aufgrund der Pendelbewegungen (Wohnen-Arbeiten-Freizeit) zwischen Potsdam und seinen Umlandgemeinden. Daraus resultieren Fahrten und Wege, die auch mit dem Kfz im Großraum der Landeshauptstadt zum Erreichen der Ziele durchgeführt werden. Die Folge sind verkehrsbedingte negative Auswirkungen auf die Klimagas-, Lärm- und Luftschadstoffsituation in der Stadt Potsdam und ihrem Umland.</p> <p>Von den verschiedenen Gebietskörperschaften in der Region werden verschiedenste Projektkonzepte und Planwerke mit unterschiedlichen verkehrlichen Themenfokus (Lärminderung, Luftschadstoffreduzierung, Senkung der Klimagasemissionen etc.) erarbeitet. Ziel der Planungen ist oftmals die Reduzierung der Folgewirkungen des Verkehrs.</p> <p>Die Landeshauptstadt besitzt bereits ein modernes Verkehrsmanagement zur Steuerung des Verkehrs innerhalb ihrer Grenzen.</p>

Im Hinblick auf die Verflechtungsbeziehungen innerhalb der Region reicht es nicht aus, nur die jeweiligen kommunalen Anforderungen (Binnenverkehr) zu betrachten, sondern es ist auch das notwendige Zusammenwirken zwischen den Gebietskörperschaften, insbesondere hinsichtlich der täglich auftretenden Pendlerverkehrsströme zwischen den Orten (Quell-Ziel-Verkehre), mit einzubeziehen.

Infolgedessen entstand das Projekt „NRVM“ mit den o.g. beteiligten Partnern aus Potsdam-Mittelmark und der Gemeinde Ludwigsfelde, dessen vorläufiger konzeptioneller Abschlussbericht derzeit erstellt wird.

Ein weiterer Anknüpfungspunkt ist das landesseits geförderte Projekt „Mobilstationen in PM“. Hier wurden landesweite Leitlinien als Umsetzungsempfehlungen für Mobilstationen erarbeitet. Die grundsätzliche Idee ist, dass ein landesweit einheitliches Corporate Design für Mobilität bzw. Mobilstationen, als Weiterentwicklung des ÖPNV im Design des Verkehrsverbundes gedacht wird.

Schlussendlich möchten beide Gebietskörperschaften auch das Thema bbnavi weiterentwickeln. Alle gesammelten Daten sollen in diese Open-Space-Plattform integriert werden. Das bbnavi wurde von der Digitalagentur Brandenburg (DABB) initiiert und stellt eine wichtige Grundlage sowohl für das Projekt NRVM als auch für die Mobilstationen dar. Potsdam und Potsdam-Mittelmark sind derzeit Pilotkommunen der DABB.

1.9 Teilprojekte

TP 1: NRVM Potsdam

Die Umsetzung des für das NRVM umzusetzenden Einzelmaßnahmen wird nach Errichtungsstufen gegliedert. Hierbei wird prinzipiell in drei Stufen unterteilt:

- In der **Stufe 1** erfolgt die Feinkonzeption und Umsetzung der notwendigen Grundlagen. Hierzu gehört die Erweiterung des städtischen Verkehrsmanagements zu einem regionalen Verkehrsmanagement inkl. des beginnenden Aufbaus der Infrastruktur zur Erfassung und Information der Verkehrsteilnehmer, der Einbindung von Daten von Dritten und Systemerweiterungen im VSR. Darüber hinaus erfolgt die Feinkonzeption des kooperativen Handelns in der Region.
- **Stufe 2** umfasst die weitere kooperative Integration von Daten in das regionale Verkehrsmanagement sowie die fortlaufende Umsetzung der Infrastruktur der (z. B. Informationstafeln). Weiterhin werden die Verkehrsinformationen über OpenData zur Verfügung gestellt. Die Stufe 2 beinhaltet auch die Umsetzung des Mobilitätsmanagements.
- **Stufe 3** umfasst die Ergänzung von Infrastruktur zum weiteren Ausbau des regionalen Verkehrsmanagements.

TP 2: Mobilstationen in der LHP

In einer Machbarkeitsuntersuchung wurden 70 mögliche Standorte identifiziert. Die ersten sollen noch in 2023 umgesetzt werden. Wesentliche Vo-

raussetzung ist die Kompatibilität der Angebote nach Berlin. Deshalb soll ermittelt werden, inwieweit generell eine Zusammenarbeit mit dem bereits etablierten Jelbi-System erfolgen kann und trotzdem eine (technische und optische) Einordnung in das Brandenburger Modell möglich ist. Dies betrifft auch die Betreibungs-Software.

TP 3: Mobilstationen in PM

Wichtig ist auch hier, dass Verbindungen für Pendler*innen der Relationen Potsdam – Berlin bis in die Landkreise hinein – angeboten werden. Inwieweit dies vollumfänglich möglich ist, konnte das Vorgänger-Projekt „Mobilstationen in PM“ nicht abschließend klären.

Als Ergebnis soll kurzfristig ein regionales, langfristig und außerhalb dieses Projektes ein überregionales Netz aus Mobilstationen entstehen. Die sukzessive Erweiterung soll insbesondere auch als Instrument des betrieblichen Mobilitätsmanagements genutzt werden, um den steigenden Bedarf aus Wirtschaftskreisen einer nachhaltigen Mitarbeitermobilität nachkommen zu können. Wesentlich ist dabei die Implementation eines ländlichen Car-Sharings nach dem Vorbild von BarShare und eines überregionalen Bike-Sharings, optimalerweise orientiert an dem RegioRad-System in Stuttgart. Für PM ist dafür die Gründung einer Mobilitätsagentur notwendig und vorgesehen.

TP 4: Zukunftslinie RE7

Die Linie des Regionalexpresses 7 führt durch Berlin über Potsdam in den Landkreis Potsdam-Mittelmark nach Bad Belzig und Wiesenburg/ Mark und somit durch 3 Smart Cities und eine Smarte Landregion.

Letztlich geht es darum, die an der Strecke vorhandenen Bahnhöfe prioritär mit Mobilstationen und Smarter Technologie auszustatten und sie so als Mobilitäts-Einfallstor in die Region auszubauen. Wichtige Partner sind hier die Deutsche Bahn und die DB mindbox, wo innovative Produkte entwickelt, getestet und evaluiert werden.

Potenzial ist bereits vorhanden. Als Verbindungslinie zwischen der quirligen Bundeshauptstadt und dem ruhigen Fläming haben Coworker bereits viel Auswahl an Büros. Allein in Potsdam bestehen acht Coworking-Spaces. Aber auch im weiteren ländlichen Verlauf der Bahnlinie ließen sich zuletzt zahlreiche Kreative nieder, die einerseits die ländliche Idylle suchen, andererseits die schnelle Erreichbarkeit von Potsdam und Berlin zu schätzen wissen. Dies führte zum Entstehen einer breitgefächerten Kreativ-Szene im Landkreis. Das Coconat im Bad Belziger Ortsteil Klein Glien - Gründungsort der Smart-Village-App - verfolgt beispielsweise die Vision eines Mobilitätscampus, auf dem Startups und sonstige Unternehmen neue Ideen entwickeln können. In Wiesenburg/Mark entsteht demnächst ein Ko-Dorf und ein Coworking-Space am bzw. im Bahnhof. In Reetzerhütten betreibt der Verein „Das ist Kunst e.V.“ mit dem Seminarhaus „Alte Hölle“ einen lebendigen Projektort für nachhaltiges Leben, Begegnung, Handwerk, Digitalisierung &

	<p>Kunst. Weitere Möglichkeiten des Coworkings befinden sich in Dahnsdorf und Groß Briesen, der ebenfalls in Bad Belzig beheimatete Verein neuland 21 e.V. arbeitet mit innovativen Ideen und Konzepten weit über die Grenzen Potsdam-Mittelmarks hinaus an einer zukunftsfähigen Gestaltung und Entwicklung ländlicher Räume. Selbst der Kunstwanderweg ist seit kurzem mit digitalen Features versehen und wirbt für die Kreativität der Region. Und für alle ist das Thema nachhaltige Mobilität ein entscheidendes, um Ideen und Konzepte realisieren zu können und Zielgruppen zu adressieren. So gilt es auch hierfür zu vernetzen und Lösungen ausgehend von den Bahnhöfen an der RE7 zu entwickeln.</p>
1.10 Zeitrahmen	<ul style="list-style-type: none"> ▪ 2023 – 2026
1.11 Kostenschätzung	<ul style="list-style-type: none"> ▪ TP 1: 4,7 Mio. Euro ▪ TP 2: 2,77 Mio Euro ▪ TP 3: 5 Mio. Euro (Kosten für Personal, Bike-Sharing, Car-Sharing, Software, ... => keine Investitionen) ▪ TP 4: 15 Mio. EUR (Bau der Mobilstationen vor Ort, inklusive Sammel-schließanlagen, Stelen, Fahrradabstellanlagen, bauliche Herrichtung der Flächen, Hardware (Schließsysteme), etc. => Kosten für Investitionen)
1.12 Finanzierung / Förderung	<ul style="list-style-type: none"> ▪ TP 1: Die Umsetzung soll in Teilmaßnahmen mit wechselnden Partnern umgesetzt werden. Die Teilmaßnahmen sind im weiteren Projektablauf mit den jeweiligen Partnern festzulegen. In Abhängigkeit der konkreten Projekte sind verschiedene Fördermöglichkeiten zu prüfen, wie Modellkommune Smart City, nki Kommunalrichtlinie, Förderrichtlinie des Bundes "Digitalisierung kommunaler Verkehrssysteme" ▪ TP 2: Für die Standorte notwendig/denkbar: Modellkommune Smart City 750.000 EUR nki Kommunalrichtlinie 867.000 EUR Städtische Projekte 71.000 EUR Wohnungsbau/Wohnungsbauförderung 800.000 EUR ▪ TP 3: 5 Mio. Euro (=> Kostenschätzung, dann Bund: 4 Mio. EUR/ Land: 750.000 EUR/ LK 250.000 EUR) Der LK PM beabsichtigt gemeinsam mit dem VBB und dem LK LOS einen Antrag für den Förderaufruf „Modellprojekte zur Stärkung des ÖPNV“ unter dem Akronym AdLER (Adaptierte digitale ländliche Mobilitäts-Entwicklung in der Region Brandenburg) zu stellen. Darin enthalten ist u.A. die Gründung einer Mobilitätsagentur zur Umsetzung der Mobilstationen, ein Bike-Sharing-System, Software-Kosten und das Leasing von Fahrzeugen für ein Car-Sharing. Das Projekt ist von vornherein auf die

landesweite Übertragbarkeit ausgelegt. Speziell auch deshalb wurde das Akronym AdLER gewählt. Hierfür ist eine Zusammenarbeit mit allen Brandenburger Aufgabenträgern vorgesehen.

Das Antragsverfahren ist zweistufig. Erst wenn eingereichte Bewerbungen zur Antragsstellung aufgefordert werden (vor. 3. Quartal) müssen die konkreten Kosten benannt werden.

Die Förderquote liegt bei 80%, 15% sind als Ko-Förderung durch das Land möglich, 5% müssen mindestens als Eigenmittel aufgebracht werden. Im Falle einer Bewilligung des Projektes wird die Übernahme des 15%igen Anteils durch das Land erbeten. Die Laufzeit des Projektes ist vor. vom 01.01.2024 – 31.12.2026. Auf diesen Zeitraum bezieht sich auch die mgl. Ko-Finanzierung.

AdLER ist in punkto Mobilstationen in Potsdam-Mittelmark die Weiterführung des durch das MIL aus der Rili „Innovative Mobilitätsangebote“ geförderten gleichnamigen Projektes. Hier wurde gemeinsam mit dem VBB eine landesweite Marke und ein Design entworfen sowie ein Leitfaden für die Kommunen sowie eine Strategie erstellt. Eine Vielzahl von Themenfeldern, die sich aus der Aufgabenstellung der landesweiten Anwendbarkeit ergeben haben, konnten jedoch noch nicht abschließend geklärt werden. Dies soll nun durch AdLER erfolgen.

- TP 4: 15 Mio EUR (=> Kostenschätzung, dann Bund: 10,5 Mio. EUR/ Land: 2,25 Mio EUR/ Kommunen 2,25 Mio EUR)

Bei dem TP 4 geht es um die konkrete Umsetzung vor Ort, d.h. der Schaffung der baulichen Infrastruktur.

Der Standort Bad Belzig hat sich als Pilot-Projekt im Rahmen der modularen Fahrradparkhäuser (Projekt MIL) beworben. Im Falle der Auswahl des Standortes wäre eine 95%ige Finanzierung gewährleistet. Alle anderen Standorte sollen - soweit möglich - zunächst über die B&R-Offensive der Bahn erfolgen (70% Förderung + 15% Förderung durch Land mgl. + 15% kommunaler Eigenanteil).

2. Einordnung in regionale Strategien

2.1 Handlungsfelder und sektorale Strategien

Potsdam

- Gesamtstädtische Ziele der LHP
- Integriertes Stadtentwicklungskonzept Potsdam 2035 (INSEK 2035)
- Stadtentwicklungskonzept (StEK) Verkehr LHP
- Nahverkehrsplan 2019 für die LHP
- Masterplan 100% Klimaschutz bis 2050 LHP

Potsdam-Mittelmark

- Nahverkehrsplan LK PM
- Regionale Entwicklungsstrategie LEADER-Region Fläming-Havel
- Digitalstrategie Landkreis Potsdam-Mittelmark (im Entstehen)
- Klimaschutzkonzept Landkreis Potsdam-Mittelmark

- Radverkehrskonzept Landkreis Potsdam-Mittelmark (im Entstehen)

3. Einordnung in die landesweite Regionalentwicklungsstrategie (RES)

3.1 Strategische Leitplanken

(siehe Anlage „Land-
BB_Regionalentwicklungsstrategie-
Strategische-Leitplanken_31-08-
2021“)

SLP 1 = Entwicklungssachse

SLP 2+3 = Ausstrahleffekte

SLP 4-10 = (digitale) Raummuster

Achsenentwicklung (SLP 1)

- Raumwirkung: Durch die verbesserte Anbindung des ländlichen Raums entlang der schienengebundenen Entwicklungsachsen, hier insbesondere des RE 7, wird die Region in Richtung anderer Metropolräume weiter geöffnet und die Attraktivität der Region für Pendler*innen gesteigert. Gleichzeitig werden die Räume entlang der Entwicklungsachse Orten mit Nähe zu Mobilitätsstationen als mögliche Wohn-, Arbeits- und Unternehmensstandorte aufgewertet.
- Anwendungsfelder SLP 1: „Zukunftslinie RE 7“ (TP 4) – Nachhaltige regionale Mobilitätsangebote, die an große, überregionale Infrastruktur anschließen

Ausstrahleffekte (von Potsdam auf das Umland) (SLP 2)

- Raumwirkung: Die LH Potsdam ist eine dynamische wachsende Stadt. Mit der Vielzahl an Arbeitsplätzen, Behörden und wissenschaftlichen Einrichtungen setzt Potsdam Wissens- und Innovationsimpulse mit landesweiter Strahlkraft. Dies wirkt auch über die Schienenachsen in die ländlichen Regionen (siehe SLP 1). Davon profitieren insbesondere die umliegenden Kommunen und Landkreise. Zwischen dem Landkreis Potsdam-Mittelmark und der LHP existiert in Konsequenz dessen eine hohe Pendlerquote.
- Anwendungsfelder: Sicherstellung der Erreichbarkeit und verkehrlichen Anbindung von Wirtschafts-, Wohn- und Wissenschaftsstandorten mit strategischer Bedeutung für die Regionalentwicklung

(Digitalisierung (SLP8))

- Raumwirkung: Durch Berlin (Smart City), die LH Potsdam (Smart City), Bad Belzig und Wiesenburg/ Mark (Smart City) und den LK Potsdam-Mittelmark (Smarte Landregion) nimmt die Region eine bundesweit herausragende Sonderstellung an digitaler Kompetenz ein. Hier können Kompetenzen innerhalb der Region effizienter genutzt werden, wenn der Wissenstransfer stärker forciert wird. Davon kann die Weiterentwicklung der Digitalisierung in Brandenburg maßgeblich profitieren. Dennoch ist diese Leitplanke aufgrund der Mannigfaltigkeit anderer Herausforderungen zunächst kein Schwerpunkt - auch wenn die Digitalisierung grs. eine wichtige Rolle einnimmt.
- Anwendungsfelder: Entwicklung, Bereitstellung und Nutzung digitaler Anwendungen, die – jenseits kommunaler Verwaltungsleistungen – die Daseinsvorsorge verbessern oder zu einer vielfältigen Angebotsstruktur und der Steigerung der Lebensqualität in der Region beitragen

	<p>Das Mitdenken digitaler Lösungen ist integraler Bestandteil des Vorhabens „Nachhaltige Mobilität“. Das TP 1 „Regionales Verkehrsmanagementsystem“ beinhaltet eine digitale Lenkung des Verkehrs und die Steuerung der Verkehrsteilnehmer hin zu anderen Verkehrsarten.</p> <p>Die TPe 2 und 3 integrieren neben der physischen Schaffung der Mobilstationen auch die wichtige Klärung der Frage, welche Software die notwendige digitale Vernetzung der Mobilitätsangebote gewährleistet und wo bzw. ob diese zentral betreut werden muss, um diese Wirkung erzielen zu können. Letztlich geht es im TP4 auch darum, die Themenfelder der Smart Cities und der Smarten Landregion zusammenzuführen insbesondere im Hinblick auf Mobilitätsthemen. Die digitale Vernetzung ist ein logisches und notwendiges „Nebenprodukt“.</p>
<h4>4. Weitere Informationen und Anlagen.</h4>	
<p>4.1 Erläuterung weiterer wichtiger Informationen, die keiner konkreten Fragestellung zugeordnet werden können.</p>	<p>Skalierungspotential:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ VBB soll befähigt werden, zukünftig stärker landesweit einheitliche Mobilitätsthemen und -lösungen voranzutreiben, davon würden alle Regionen Brandenburgs profitieren ▪ Teile und Lösungen des Projektes, vor allem hinsichtlich des TP1 NRVM, können auf weitere an die LHP angrenzende Regionen ausgedehnt werden (LKe HVL und TF). ▪ Grundsätzlich auch in andere Stadt-Umland-Wirkungsbereiche übertragbar, z.B. Brandenburg a. d. HVL./ Umland, Stadt Cottbus/ Umland, FFO/ Umland ▪ Das Projekt der Mobilstationen ist ohnehin auf eine Übertragbarkeit ausgelegt, so dass auch hier andere Regionen der LAG und darüber hinaus an den Projektergebnissen partizipieren können.
<p>4.2 Ggf. Auflistung von Anlagen, Dokumenten, Materialien, etc.</p>	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Masterplan Rahmenkonzept – Nachhaltiges regionales Verkehrs- und Informationsmanagement zur Stärkung des Umweltverbundes (noch in finaler Abstimmung) <p>Strategie „Mobilstationen in PM“ (noch in Abstimmung bis Ende Mai)</p> <p><u>Anlagen:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Ergänzende Erläuterungen zum Schlüsselvorhaben „Nachhaltige Mobilität“ ▪ Präsentation Nachhaltiges Regionales Verkehrsmanagement für die Region Potsdam (NRVM)