

Michael Schrey

# Frankfurt am Main: City and Port, Antagonists or Partners?

12



Developing a new urban paradigm for the city on the one hand and achieving economic growth based on a modern and active port need not be contradictory purposes. If each side's tasks and opportunities for success are recognized, there is a basis for co-operative, sustained, and fruitful development of both sides.

## FRANKFURT AM MAIN "PORT 2000+"

Neither the city nor the region could have achieved their overall development without the Rhine and Main rivers. The sheer quantity of goods transported – 14 million tons passing through the ports of Frankfurt am Main, a European economic metropolis, and more than 100 million tons throughout the Rhine-Main region – makes it essential for city planners and freight logistics specialists to be in agreement and well coordinated.

The objective, after all, is supplying 5 million people and more than 320,000 companies that together account for more than 10% of Germany's gross domestic product with all manner of goods.

In the Rhine-Main region the transport volume increases on average by 5% every year. The tri-modal nature of the Frankfurt ports makes them increasingly important as regional distribution partners for the sea-ports of the north-range.

For Frankfurt as a business center, the port is not only the most important freight node for products from all over the world, but at the same time an essential engine for employment accounting for more than 26,000 jobs.

## THE CITY

There are few cities besides Frankfurt in which the number of jobs nearly equals the resident population. In a city of little over 650,000, there are some 600,000 jobs. Every day 285,000 commuters travel from as far away as 150 km to reach the city. Making space available so that these people can live in Frankfurt is a priority.

It is only natural that the city wants to convert no longer needed docklands to a new urban purpose while keeping in mind the requirements of commerce and industry.

Unlike other major business and population centers, Frankfurt has no areas in reserve that it can use for additional cargo logistics. Therefore, deliveries and dispatching of cargo must be carried out using a minimum of space and with transportation modes having a low environmental impact, such as ship and rail.

In September 1997 the city of Frankfurt inaugurated the project "Port 2000+" aimed at realizing a new urban paradigm together with a modernized port.

Some principal objectives are:

- The port must turn a sufficient profit to enable it to completely modernize the facilities and to achieve a return

## Frankfurt del Main: ciudad y puerto, ¿antagonistas o aliados?

Michael Schrey

Desarrollar un nuevo modelo urbano para la ciudad y alcanzar un crecimiento económico basado en la existencia de un puerto activo y moderno no han de ser necesariamente objetivos contradictorios. Si se reconocen los cometidos y las oportunidades de éxito de esas dos propuestas, se pueden establecer las bases para acometer un desarrollo fructífero, sostenido y de cooperación entre ambas partes.

### FRANKFURT DEL MAIN: “PUERTO 2000+”

Ni la ciudad ni la región habrían podido alcanzar el nivel de desarrollo general sin los ríos Rin y Main. La cantidad total de mercancías transportadas – los 14 millones de toneladas que pasan por los puertos de Frankfurt del Main, metrópolis económica europea, y los más de 100 millones de toneladas que atraviesan la región Rin-Main – hacen esencial que los urbanistas y los especialistas en logística para el traslado de mercancías se pongan de acuerdo y estén bien coordinados. Después de todo, el objetivo común es hacer llegar el suministro a 5 millones de personas y a más de 320.000 empresas que representan, en su conjunto, más del 10% del producto interno bruto alemán en todo tipo de artículos.

En la región del Rin-Main, el volumen del transporte se incrementa un 5% por año como término medio. La naturaleza trimodal de los puertos de Frankfurt les concede una importancia cada vez mayor para la distribución dentro del ámbito regional, en calidad de socios de los puertos marítimos de la franja norte. Para Frankfurt como centro empresarial, el puerto no sólo representa el más importante foco de entrada de productos procedentes de todo el mundo, sino que también es un motor esencial del empleo, responsable de más de 26.000 puestos de trabajo.

### LA CIUDAD

Existen pocas ciudades aparte de Frankfurt en las que el número de empleos prácticamente iguala el de población residente. En una



ciudad de poco más de 650.000 habitantes, existen alrededor de 600.000 empleos. Unas 285.000 personas se trasladan a diario hasta la ciudad procedentes de puntos que distan hasta 150 km. Conseguir espacio disponible para que todas esas personas puedan vivir en Frankfurt es una prioridad. Es algo perfectamente natural que la ciudad pretenda convertir muelles actualmente en desuso en un nuevo proyecto urbanístico, sin por ello olvidar las necesidades del comercio y la industria. A diferencia de otros importantes centros residenciales y empresariales, Frankfurt no dispone de zonas reservadas que puedan ser utilizadas con fines logísticos para mercancía adicional. En consecuencia, las entregas y los envíos de mercancía deben llevarse a cabo utilizando el mínimo espacio posible y los medios de transporte de menor



View of the port of Frankfurt am Main facing the Rhine and Main rivers  
Vista del puerto de Frankfurt del Main a orillas de los ríos Rin y Main

Aerial views of Port 2000+ Project area  
Vistas aéreas del área de desarrollo del Proyecto Puerto 2000+



**I4** impacto medioambiental, como el barco y el ferrocarril. En septiembre de 1997, la ciudad de Frankfurt inauguró el proyecto “Puerto 2000+” encaminado a la realización de un nuevo modelo urbano además de un puerto modernizado.

Algunos de sus principales objetivos son:

- El puerto debe ser lo bastante rentable como para posibilitar la completa modernización de sus instalaciones y ha de conseguir asimismo beneficios sobre el capital invertido que estén acordes con el resto del mercado.
- Las mercancías que suministran la ciudad deben circular en gran medida sin interrumpir el tráfico viario de la misma.
- Se concede prioridad al traslado y entrega por barco o por ferrocarril dado su bajo impacto medioambiental. Las furgonetas y camiones se reservan para el reparto dentro del ámbito local.
- El puerto debería retener no sólo aquellos empleos de alto valor agregado, sino también un considerable número de puestos de trabajo para obreros. En la actualidad, 26.000 empleos dependen del puerto.
- Las zonas que así lo permitan –

próximas al centro urbano – han de ser puestas a disposición de la ciudad para nuevas actuaciones urbanísticas.

#### EL PROYECTO “PUERTO 2000+”

Ya en 1989, la dirección portuaria y la ciudad estuvieron de acuerdo en convertir el puerto occidental en un nuevo barrio de la ciudad. Este sector del puerto poco aportaba, de manera que su actividad podía ser fácilmente transferida a otras zonas del puerto. Su reestructuración dio comienzo en 1997, basada en un modelo de asociación entre agentes públicos y privados. La ocupación de la “Torre del puerto del sector occidental” y de los edificios de los muelles comenzó ya durante la primavera de 2003; en la actualidad, se está construyendo un gran centro comercial y de negocios. La construcción de todas las áreas tiene prevista su conclusión a finales de 2005. Para entonces, se habrá creado un nuevo barrio en la ciudad que contará con viviendas para unas 4000 personas, puestos de trabajo de alto valor agregado en despachos, un centro de congresos, pequeños comercios, restaurantes, jardines

de infancia, escuelas y un puerto deportivo. La central eléctrica seguirá recibiendo su suministro de carbón y otros materiales procedentes del puerto por medio de barcos y trenes, integrando en los edificios instalaciones de alta tecnología. Toda la actividad del transporte por barco o ferrocarril fue desplazada hacia otras zonas portuarias.

#### LOS PUERTOS DEL SECTOR ORIENTAL: FOCOS DEL PROYECTO “PUERTO 2000+”

Los puertos del sector oriental de Frankfurt están asumiendo la tarea primordial de suministrar mercancías a la ciudad y manipular la carga saliente. Tras dos años de concienzudo análisis de los pros y los contras de la continuidad de los puertos del sector oriental, el proyecto de reconvertirlos en un área residencial surgió como consecuencia de su importancia económica como centro logístico. Los puertos del sector oriental lindan directamente con el centro urbano, permitiendo así horarios de reparto anticíclicos en las áreas empresariales del norte, este y sur de Frankfurt, así como en la periferia.

Con el objetivo de asegurarse el éxito económico de los puertos de Frankfurt, su infraestructura se verá alterada con el proyecto “Puerto 2000+” en los siguientes términos:

- Asignando a cada sector del puerto una actividad diferente: “La zona baja del sector oriental del puerto”: mercancía general, “La zona alta del sector oriental del puerto”: mercancía a granel. De esta forma, la totalidad de la zona de Hanauer Landstrasse – donde se encuentran el centro de venta al por mayor de frutas y verduras y el Banco Central Europeo – podrá desarrollarse recibiendo poco impacto medioambiental y evitando asimismo que un sector se vea entorpecido por otro.
- Amplia concentración de servicios y empresas afines en las zonas portuarias, hecho que contribuirá a aumentar los efectos sinérgicos.
- Accesibilidad a todas las zonas del puerto desde el puente Honsell hacia el oeste, de manera que un nuevo desarrollo urbano sea posible.
- El centro logístico situado en Lindleystrasse constituye una zona de transición compatible entre la zona baja del sector oriental del puerto y la próspera Hanauer Landstrasse. Al mismo tiempo, el establecimiento de firmas comerciales que ofrecen una primera presentación de sus productos contribuye a incrementar los ingresos. El puerto y sus empresas están relacionados con los servicios más relevantes.

#### PUESTA EN PRÁCTICA

Frankfurt no está en condiciones de ofrecer zonas nuevas para que el puerto pueda extenderse y optimizar sus servicios. Por consiguiente, la solución para incrementar la eficacia portuaria reside en la condensación de las actividades ya existentes. Esto incluye que se creen nuevos enlaces logísticos por barco y ferrocarril con fácil acceso desde el puerto, así como servicios tecnológicos y de almacenaje. La cooperación por parte de la ciudad así como los contratos de arrendamiento a 30 años han significado un nuevo impulso para todas las empresas portuarias. Al iniciarse el proyecto, la dirección del puerto estudió destinar alrededor de 25 millones de euros de sus propios fondos como inversión, además de unos

West Port Tower and quay – side buildings restructured  
La Torre del sector occidental del puerto y los edificios reformados del muelle



West Port Tower and quay: side buildings restructured  
La Torre del sector occidental del puerto y los edificios reformados del muelle

Architectural details of the buildings  
Detalles arquitectónicos de los edificios

on invested capital in line with the rest of the market.

- Goods supplying the city must flow largely without disrupting the city's car traffic.
- Priority in deliveries and in disposal is given to ship and rail because of their low environmental impact. Vans and trucks are used for local deliveries.
- The port should retain not only high value added jobs but also a considerable number of jobs for laborers (blue-collar jobs). Currently 26,000 jobs depend on the port.
- Wherever possible, unused port areas close to the city center are to be made available to the city for new urban purposes.

#### THE PROJECT "PORT 2000+"

Already in 1989 the port management and the city agreed to convert the western port to a new city neighborhood. This sector of the port added little value and thus its activities could easily be shifted to other port sectors. Restructuring began in 1997 based on a public-private partnership model.

Occupancy of the "West Port Tower" and of the quay-side buildings began already in spring 2003 and a large shopping and business mall is currently under construction:

- Construction of all areas is scheduled to be finalized at the end of 2005. By then, a new city quarter will have





16

been created, featuring housing for some 4,000 people, high value added office jobs, a congress center, retail stores, restaurants, kindergartens, schools, and a marina. The power plant will continue to be supplied with coal and other materials via the port using ships and trains employing high technology facilities integrated into the buildings.

All ship and train transport activities were shifted from there to other port areas.

#### THE EASTERN PORTS: FOCAL POINTS OF THE PROJECT "PORT 2000+"

The eastern ports of Frankfurt am Main are taking over the main burden of supplying the city with goods and of handling outgoing shipments. After two years of carefully considering the *pros* and *cons* of continuing the Eastern ports, the plan to restructure it into a residential area was dropped due to its economical importance as a logistics center.

The eastern ports directly abut the city center, allowing for anticyclical delivery schedules to the northern, eastern and southern business areas of Frankfurt and outlying areas.

To ensure the economic success of the ports of Frankfurt, the infrastructure will be altered under the project "Port 2000+" as follows:

- Assigning different activities to different parts of the port: "Lower East port": general cargo, "Upper East port": bulk cargo. In this way the overall area of Hanauer Landstrasse with the fruit and vegetables wholesale center and the European Central Bank will be free to develop on a low environmental impact basis and neither sector is hampered by the other.
- Extensive pooling of similar services and companies in the port areas to increase synergy effects.
- Release and return of all areas of the port from the Honsell bridge to points west, in order to enable new urban development.
- The logistics center on Lindleystrasse creates a compatible transition zone between the Lower East port and the prospering Hanauer Landstrasse. At the same time the settlement of commercial enterprises featuring first presentation of products serves to increase revenue. The port and its enterprises are tied into the relevant services.

#### IMPLEMENTATION

Frankfurt cannot offer any new areas to extend and optimize the port. Condensation of existing activities is therefore the solution to increase the efficiency of the port. This includes new logistic chains via ship and rail made available through the port as well as warehousing and technology services.

The city's co-operation and the 30-year leases provided fresh impetus to all port enterprises. When the project began, the management of the port discussed investing some 25 million euros own funds and some 55 million euros from port enterprises. At present the investment volume exceeds 150 million euros; more than 600 additional jobs have been created. Despite the present difficult economic climate, interest in further modernization and investment continues.

Unused rail tracks of the port's railway were removed and replaced by new tracks level with truck intersections, enabling dual usage. This freed up nearly 30,000 m<sup>2</sup> for new production.

The first stage of the container terminal expansion is now complete, and an additional container crane was installed enabling handling up to 50,000 containers.

Construction of the logistics center on Lindleystrasse as a buffer zone for the area of Hanauer Landstrasse is proceeding apace; office and garage construction is complete. The Kontorhaus, a combination office and warehouse building connected to the container terminal, is opening in April 2004.

New roads were built leading into the "Upper East port", relieving the public roads to a great extent without putting additional strain on the main entry routes. The Weseler Wharf along the Main riverbank was

55 millones de euros procedentes de las empresas portuarias. Actualmente, el importe de la inversión sobrepasa los 150 millones de euros y se han creado algo más de 600 empleos adicionales. A pesar del difícil clima económico actual, el interés por seguir con el proceso de modernización e inversión continúa.

Las vías del ferrocarril del puerto en desuso fueron retiradas y reemplazadas por otras nuevas a ras de las intersecciones para camiones, posibilitando así su doble uso. Esto recuperó casi 30.000 m<sup>2</sup> a los que dar un nuevo uso. Actualmente, ha concluido la primera fase de la expansión de la terminal para contenedores y se ha procedido a la instalación de una grúa adicional para contenedores que posibilita la manipulación de hasta 50.000 contenedores.

La construcción del centro logístico en Lindleystrasse como zona de amortiguación para el sector de Hanauer Landstrasse sigue su curso con suma rapidez; las obras en el área de oficinas y garaje ya han concluido. El Kontorhaus, un edificio que combina la actividad de las oficinas con la de almacenaje y que se halla conectado a la terminal de contenedores, será inaugurado en abril de 2004. Se construyeron asimismo nuevas carreteras para acceder a la parte alta del sector oriental del puerto, descongestionando las vías públicas considerablemente y sin añadir más presión sobre las principales rutas de acceso. El Muelle Weseler, que se encuentra a orillas del río Main, fue convertido en un pequeño parque y devuelto, con gran ceremonia, al uso público en octubre de 2000. En relación con la construcción del Banco Central Europeo – situado en el área de venta de frutas y verduras al por mayor – la parte más occidental de la zona baja del sector oriental del puerto, con unos 40.000 m<sup>2</sup> de fachada marítima y otros 60.000 m<sup>2</sup> tierra adentro, será reconvertida en un moderno emplazamiento residencial y de oficinas a comienzos de 2005.

**NUEVO NEGOCIO: ASENTAMIENTO LOGÍSTICO PARA AUTOMÓVILES**  
La transformación de unas instalaciones industriales viejas y contaminadas ha generado un espacio nuevo dentro del puerto al convertirse en punto logístico

para automóviles. Hasta un total de 55.000 vehículos serán fletados anualmente por barco, ferrocarril o en camiones.

Las operaciones portuarias de Frankfurt del Main han ido generando considerables beneficios desde 1992 que han sido reinvertidos con el fin de modernizar todavía más el puerto. El número de empleos portuarios se incrementaron de 2000 hasta más de 2600, y está previsto que aumenten hasta alcanzar los 2800 cuando el proceso de modernización concluya en 2004. Existen más de 26.000 empleos adicionales que dependen directa o indirectamente de estos puestos. De acuerdo con los objetivos fijados por la ciudad de Frankfurt del Main, unos 200.000 m<sup>2</sup> de fachada marítima han sido o serán recuperados para que la ciudad pueda desarrollar un nuevo modelo urbano que facilite su uso residencial, comercial y recreativo y que permita un alto nivel en la calidad de vida. Hay espacio para que más de 20.000 personas vivan y trabajen en la zona.

**SERVICIO DE BUQUES DE PASAJEROS**

Los buques de pasajeros llevan décadas haciendo de Frankfurt su hogar. En verano, los buques hotel salen a navegar por el Danubio hasta destinos tan remotos como Budapest, siempre que el nivel del agua lo permita. Durante las ferias, todos los muelles se encuentran ocupados por buques hotel dispuestos para recibir a los visitantes de las mismas. En Frankfurt se registran anualmente un total de 9,5 millones de pernoctas, la mayoría de las cuales corresponden a estancias de corta duración (dos o tres días). El muelle “Nizza” – próximo al centro de la ciudad, al Ayuntamiento y a la Catedral Paulskirche – constituye una atracción turística en sí mismo. En este enclave, la ciudad y el puerto trabajan en estrecha colaboración. El muelle se usa cada año en distintas ocasiones, con motivo de grandes eventos como las celebraciones del museo/ribera, la fiesta a orillas del Main y los recorridos turísticos a bordo del histórico ferrocarril; forma parte del entramado turístico aunque tiene también importancia para la población autóctona. Hace más de 100 años esta zona era un puerto comercial; hoy en día es un bullicioso centro recreativo urbano: un ejemplo de



Computer rendering of the first stage of containers terminal expansion  
Versión informatizada de la primera fase de expansión de la terminal para contenedores  
Settlement of automobile logistics  
Asentamiento logístico para automóviles



The "Nizza" quay facing the Main river  
El muelle "Nizza" frente al río Main



**I8** converted to a small park and ceremoniously returned to public use on October 2000.

In connection with the construction of the European Central Bank, located on the food and vegetable wholesale site, the westerly part of the Lower East Port with some 40,000 m<sup>2</sup> waterfront area and another 60,000 m<sup>2</sup> inland will be restructured into a modern residential and office environment beginning in 2005.

#### NEW BUSINESS: SETTLEMENT OF AUTOMOBILE LOGISTICS

Conversion of an old contaminated industrial facility freed up space within the port for automobile logistics. Up to 55,000 vehicles will be dispatched annually via ship, rail or trucks.

The port operations of Frankfurt am Main have been earning sizeable profits since 1992, which have been reinvested into further modernization of the port.

The number of jobs in the port increased from 2,000 to more than 2,600, slated to increase to 2,800 when modernization is completed in 2004. More than 26,000 additional jobs directly or indirectly depend on these jobs.

In accordance with the objectives set by the city of Frankfurt am Main, some 200,000 m<sup>2</sup> waterfront have been or will be made available to the city for a new urban paradigm enabling residential, commercial and leisure

uses as well as a high quality of life. There is living and working space for more than 20,000 people.

#### SERVICE FOR PASSENGER LINERS

Passenger liners have made their home in Frankfurt for several decades. During the summer the hotel ships depart for the Danube and, water levels permitting, to points as far away as Budapest. During the fairs all quays are booked by hotel ships for the visitors of the fairs. A total of 9.5 million overnight stays are recorded in Frankfurt every year, most of which are short-term visitors (two to three days). The "Nizza" quay close to the downtown area and to City Hall and the Paulskirche cathedral is a tourist magnet in its own right. The city and the port work in close co-operation here. This quay, which is used several times a year for big events like the museum/riverbank festivities, the Main riverbank fest, and sight-seeing tours on the historical railway, is part of the tourism mix but also important to the hometown population. More than 100 years ago this area was a commercial port, today it is a bustling urban leisure area: an example of how the port and the city work well together.

#### WELL EQUIPPED FOR THE FUTURE

In the near future, the port's railways will offer daily blocked train connections for container cars and special-

use cars traveling overnight to the seaports of the north range and to other European economic centers. After modernization of all areas is completed, the port of Frankfurt will be able to handle up to 6 million tons of goods transported by ship. The port container terminal and the combined container terminal of Railion together will be able to handle up to 300,000 containers, and the port's railways will be able to handle up to 1.5 million tons. More than 300,000 m<sup>2</sup> of state-of-the-art warehousing facilities are available to freight forwarders and service companies to supply the city and the industrial and commercial centers.

#### RIVER PORTS IN A EUROPEAN PERSPECTIVE

The rivers Rhine, Main, Elbe, Rhone, Loire, the Main-Danube-Canal and all the other navigable river- and canal-systems are essential for the future development of the ports and the cities within Europe. In Germany and in the most parts of Europe the large economic centers are lying along river banks or canal systems.

Besides river navigation these centers are also well connected and equipped by railways. That enables blocked train transports by the new private railway companies on a very effective base. The international highways are connecting Frankfurt with the other European centers. That enables those cities to organize tri-modal transport logistics between them on an economical and ecological base.

Inland ports are the most important hub-points of the great sea-ports. Inland ports are posed generally in or besides large economic centers. We are the node-points of the "Hinterland" as we were called by the sea-ports. Up to 70% of all goods in the great sea-ports of the north-range are coming or going by inland navigation, railways and truck-service from the inland ports. Therefore we have to organize new networks for commercial transport on this tri-modality base. In order to react more quickly and more flexibly to the demands of all customers, the Hafen Frankfurt Managementgesellschaft (HFM) was established and began leasing the entire operative business from the port operations of Frankfurt starting 1 July 2002.

The management of the port increasingly views itself as a business developer charged, among other tasks, with developing system solutions for freight handlers and recipients of goods as well as initiating new logistics networks and ensuring strategic orientation towards value added processes.

The example of Frankfurt am Main shows that a new urban paradigm, expansion of urban areas on the waterfront, and modernization of port areas in the center of the city need not be at odds with one another. Provided that planning is done right and the sides act as partners, the success of these measures, which are vital to promoting business and enhancing the quality of the city, is ensured.

cómo el puerto y la ciudad funcionan unidos a la perfección.

#### BIEN EQUIPADO PARA EL FUTURO

En un futuro próximo, la línea ferroviaria del puerto ofrecerá diariamente conexiones cerradas de trenes con vagones contenedor y vagones de uso especial, que viajarán de noche a los puertos marítimos de la franja norte y a otros centros económicos europeos. Cuando el proceso de modernización haya concluido en todas sus áreas, el puerto de Frankfurt tendrá capacidad para manipular hasta 6 millones de toneladas de mercancía transportada por barco. La terminal del puerto para contenedores junto con la terminal combinada para contenedores de Railion tendrán capacidad para acoger unos 300.000 contenedores, y la línea ferroviaria del puerto podrá hacerse cargo de hasta 1,5 millones de toneladas. Más de 300.000 m<sup>2</sup> equipados con las más novedosas instalaciones para el almacenaje están a disposición de las agencias de transporte de mercancías y de las empresas de servicios para llevar a cabo su labor de suministro a la ciudad así como a otros centros comerciales e industriales.

#### PUERTOS FLUVIALES DESDE UNA PERSPECTIVA EUROPEA

Los ríos Rin, Main, Elba, Ródano, Loira, el canal Main-Danubio, así como todos los demás ríos navegables y sistemas de canales son esenciales para el futuro desarrollo de los puertos y ciudades del interior de Europa. Tanto en Alemania como en la mayoría de zonas de Europa, los grandes centros económicos están situados en las riberas de los ríos o de los sistemas de canales. Además de la navegación fluvial, dichos centros están también muy bien equipados y conectados por ferrocarril. Ello posibilita el servicio de transporte cerrado por tren, gestionado por las nuevas compañías ferroviarias privadas, en condiciones altamente eficaces. Las autopistas internacionales conectan Frankfurt con los demás centros europeos, hecho que permite a esas ciudades organizar su sistema logístico de transporte trimodal bajo un prisma económico y ecológico. Los puertos del interior constituyen los puntos de mayor relevancia para los grandes puertos

marítimos. Los puertos interiores generalmente se encuentran situados en el seno o junto a grandes centros económicos. Somos los "núcleos del interior", tal como los puertos marítimos se refirieron a nosotros. Hasta un 70% de toda la mercancía de los grandes puertos marítimos de la franja norte entra o sale a través de la navegación interior, el ferrocarril y el servicio de transporte en camiones procedentes de los puertos del interior. Así pues, hemos de organizar nuevas redes de transporte comercial sobre la base de esta modalidad triple. Con el objetivo de conseguir una respuesta más rápida y de mayor flexibilidad a las necesidades de todos los clientes, Hafen Frankfurt Managementgesellschaft mbH (HFM) se estableció y comenzó haciéndose cargo de todo el negocio de las operaciones portuarias de Frankfurt el 1 de julio de 2002. La dirección del puerto se presenta cada vez más como un promotor de negocios encargado, entre otras cosas, de desarrollar sistemas que aporten soluciones para los manipuladores y receptores de la mercancía, así como de poner en marcha nuevas redes logísticas y de asegurar la orientación estratégica hacia procesos que supongan un valor agregado.

El ejemplo de Frankfurt del Main demuestra que la concepción de un nuevo modelo urbano, la expansión de las zonas urbanas de la fachada marítima, y la modernización de los sectores portuarios del centro de la ciudad, no son elementos que deban estar enfrentados entre sí. Siempre y cuando la planificación se lleve a cabo correctamente y todas las partes implicadas actúen como aliados, el éxito de estas medidas – de vital importancia para la promoción empresarial así como para acrecentar la calidad de la ciudad – está asegurado.