

Konzern-Zwischenlagebericht

Auswirkungen der Coronavirus-Pandemie auf den Fraport-Konzern

In den ersten sechs Monaten 2020 zeigte die Coronavirus-Pandemie einen gravierend negativen Einfluss auf die operative Entwicklung im Fraport-Konzern. An allen Konzern-Flughäfen kam es – infolge der weltweit eingeführten Reise- und Kontaktbeschränkungen – zu einem massiven Verkehrseinbruch. Dies führte zu einem spürbaren Umsatzrückgang und in der Folge zu massiv rückläufigen Ergebniszahlen.

Als Reaktion auf die aktuellen weltweiten Entwicklungen im Rahmen der Coronavirus-Pandemie wurde am Standort Frankfurt Ende März 2020 für einen Großteil der Beschäftigten Kurzarbeit eingeführt. Seit Anfang April 2020 wird das Terminal 2 nicht mehr zur Passagierabfertigung genutzt, betrieblich nicht zwingend notwendige Sachausgaben wurden gestrichen, geplante Investitionen außerhalb des Projekts Ausbau Süd stark reduziert oder zeitlich verschoben. In Summe konnte somit der operative Aufwand im zweiten Quartal 2020 am Standort Frankfurt um rund 30 % reduziert werden.

Auch in den ausländischen Konzern-Gesellschaften wurden unterschiedliche Programme zur Kostenreduktion implementiert. An nahezu allen internationalen Konzern-Flughäfen wurden Verhandlungen mit den verantwortlichen Behörden und staatlichen Stellen aufgenommen, um Konzessionsabgaben temporär zu reduzieren oder zu stunden beziehungsweise die Gewährung anderer staatlicher Hilfen zu erlangen. Nicht betriebsnotwendige Investitionen außerhalb der in den Konzessionsverträgen vereinbarten Investitionsverpflichtungen wurden verschoben oder komplett gestrichen. An vielen ausländischen Konzern-Flughäfen wurden die Arbeitszeiten massiv reduziert sowie ein geringerer Einsatz von Saisonkräften, insbesondere in den touristischen Destinationen, initiiert. Hierdurch konnten spürbare Aufwandsreduktionen erzielt werden.

Um langfristig für eine ausreichende Liquidität zu sorgen, wurden im ersten Halbjahr 2020 umfassende Finanzierungsmaßnahmen abgeschlossen. Zusätzlich hat Fraport Anfang Juli 2020 eine Unternehmensanleihe begeben (siehe auch Kapitel „Ereignisse nach dem Bilanzstichtag“ ab Seite 17). Zudem wurde der Bilanzgewinn für das Geschäftsjahr 2019 nicht ausgeschüttet, sondern vollständig in die Gewinnrücklagen eingestellt.

Für den Standort Frankfurt wurde das strategische Programm „Zukunft FRA“ zur Steigerung der Wettbewerbsfähigkeit in 2019 aufgesetzt und mit dem Projekt „Relaunch 50“ zusammengeführt. Das Projekt „Relaunch 50“ wurde als Reaktion auf die veränderten Rahmenbedingungen aufgrund der Coronavirus-Pandemie initiiert und ist auf ein Verkehrsvolumen in den Jahren 2022/2023 zwischen 50 und 60 Mio Passagiere ausgerichtet. Im Fokus des Programms „Zukunft FRA – Relaunch 50“ werden unter anderem personalwirtschaftliche Maßnahmen, die für das zweite Halbjahr 2020 geplant sind, stehen.

Aufgrund des weiterhin prognostizierten langfristigen Wachstums im Luftverkehr werden die Investitionen im Rahmen des Projekts Ausbau Süd fortgeführt. Allerdings zeichnet sich eine Einschränkung der Verfügbarkeit insbesondere von Personal auf Seiten der Dienstleister und Subunternehmer ab. Dadurch kommt es zu zeitlichen Streckungen einzelner Baumaßnahmen. Der Vorstand plant daher eine Inbetriebnahme des Terminal 3 im Jahr 2024/2025. Die Arbeiten am Flugsteig G sind so weit fortgeschritten, dass die bauliche Fertigstellung weiter 2021 möglich ist. Eine Inbetriebnahme ist nachfrageorientiert für Sommer 2022 geplant.

Der mit dem Coronavirus-Ausbruch in Peru ausgerufenen nationalen Notstand führte zu einer Unterbrechung der kürzlich gestarteten Ausbauarbeiten am Flughafen in Lima. Seit Ende Mai wurden vorbereitende Arbeiten für den Bau der Start- und Landebahn schrittweise wieder aufgenommen.

Die Pandemie kann zu einem sich mittelfristig ändernden Reiseverhalten führen. Zum einen wird sich voraussichtlich das Volumen an Geschäftsreisen aufgrund aktuell vermehrt genutzter Videokonferenzen sowie gekürzter Reisebudgets als Ergebnis von Sparmaßnahmen verringern. Zum anderen kann die Nachfrage nach Flugreisen von Privatreisenden durch die Angst vor einer Ansteckung, vor kurzfristig eingeführten lokalen Reisebeschränkungen oder Quarantänemaßnahmen oder auch aufgrund persönlicher wirtschaftlicher Sorgen beeinträchtigt werden. Diverse Befragungen in der deutschen Bevölkerung zeigten bereits für 2020 einen ausgeprägten Trend zu Autoreisen.

Der Vorstand geht derzeit von einem Passagiervolumen in Frankfurt in den Jahren 2022/2023 aus, das etwa 15 % bis 20 % unter dem Passagierniveau 2019 liegen wird. Von diesem neuen Aufsattpunkt aus wird langfristig ein moderates Wachstum erwartet.

Der Vorstand der Fraport AG prognostiziert für das Geschäftsjahr 2020 für das Passagieraufkommen an allen Konzern-Flughäfen sowie alle finanziellen Leistungsindikatoren eine signifikant negative Entwicklung, wodurch sich ein Jahresfehlbetrag ergeben wird (siehe auch Kapitel „Geschäftsausblick“ ab Seite 19).

Aufgrund der außergewöhnlichen Situation sowie des dadurch bedingten signifikant geringeren Passagieraufkommens an den Konzern-Flughäfen werden die nichtfinanziellen Leistungsindikatoren Globalzufriedenheit, Gepäck-Konnektivität, CO₂-Emissionen sowie Mitarbeiterzufriedenheit vorübergehend nicht zur Konzern-Steuerung herangezogen (siehe auch Kapitel „Nicht-finanzielle Leistungsindikatoren“ ab Seite 13). Dies gilt auch für den finanziellen Leistungsindikator Nettofinanzschulden zu EBITDA, der sich rein rechnerisch aufgrund des stark rückläufigen Konzern-EBITDA und der umfangreichen Kreditaufnahmen beträchtlich erhöhen wird.

Wesentliche Kennzahlen

in Mio €	6M 2020	6M 2019	Veränderung	Veränderung in %
Umsatzerlöse	910,6	1.783,0	- 872,4	- 48,9
Umsatzerlöse bereinigt um IFRIC 12	793,5	1.513,9	- 720,4	- 47,6
EBITDA	22,6	511,5	- 488,9	- 95,6
EBIT	- 210,2	279,1	- 489,3	-
EBT	- 308,9	214,8	- 523,7	-
Konzern-Ergebnis	- 231,4	164,9	- 396,3	-
Ergebnis je Aktie in € (unverwässert)	- 2,29	1,70	- 3,99	-
Operativer Cash Flow	- 96,6	367,5	- 464,1	-
Free Cash Flow	- 652,8	- 305,7	- 347,1	-
Durchschnittliche Anzahl der Beschäftigten	21.879	22.389	- 510	- 2,3

in Mio €	30. Juni 2020	31. Dezember 2019	Veränderung	Veränderung in %
Eigenkapital	4.294,2	4.623,2	- 329,0	- 7,1
Eigenkapitalquote (%)	31,5	35,2 ¹⁾	- 3,7	-
Liquidität	1.568,9	1.156,3	+412,6	+35,7
Netto-Finanzschulden	4.764,9	4.147,0	+617,9	+14,9
Gearing Ratio (%)	115,2	93,3 ¹⁾	+21,9 PP	-
Bilanzsumme	13.143,4	12.627,3	+516,1	+4,1

in Mio €	Q2 2020	Q2 2019	Veränderung	Veränderung in %
Umsatzerlöse	249,5	979,2	- 729,7	- 74,5
Umsatzerlöse bereinigt um IFRIC 12	200,3	835,4	- 635,1	- 76,0
EBITDA	- 106,5	310,9	- 417,4	-
EBIT	- 222,5	193,0	- 415,5	-
EBT	- 261,3	178,3	- 439,6	-
Konzern-Ergebnis	- 195,7	136,9	- 332,6	-
Ergebnis je Aktie in € (unverwässert)	- 1,97	1,37	- 3,34	-
Operativer Cash Flow	- 188,7	238,5	- 427,2	-
Free Cash Flow	- 457,1	- 59,8	- 397,3	-
Durchschnittliche Anzahl der Beschäftigten	21.433	22.629	- 1.196	- 5,3

¹⁾ Der Wert zum 31. Dezember 2019 wurde aufgrund des Beschlusses, den Bilanzgewinn nicht auszuschütten, angepasst.

Hinweis zur Berichterstattung

Eine Übersicht zur Berechnung wesentlicher Finanzkennzahlen sowie eine Beschreibung von Fachbegriffen sind im Geschäftsbericht 2019 ab Seite 234 angegeben.

Grundlagen des Konzerns

Veränderungen im Berichtszeitraum

Im Rahmen der außerordentlichen Sitzung des Aufsichtsrats der Fraport AG am 27. Mai 2020 haben die Aufsichtsratsmitglieder Michael Boddenberg, Hessischer Minister der Finanzen, zum neuen Vorsitzenden gewählt, nachdem er zuvor auf der virtuellen Hauptversammlung 2020 in den Aufsichtsrat gewählt wurde. Michael Boddenberg folgt damit auf Karlheinz Weimar, der sein Aufsichtsratsmandat nach mehr als 16-jähriger Tätigkeit mit Ablauf der Hauptversammlung 2020 am 26. Mai 2020 niederlegte.

Im Berichtszeitraum haben sich neben den im Kapitel „Auswirkungen der Coronavirus-Pandemie auf den Fraport-Konzern“ auf Seite 1f. beschriebenen Anpassungen keine weiteren wesentlichen Veränderungen an den im Konzern-Lagebericht 2019 dargestellten Grundlagen des Fraport-Konzerns hinsichtlich Geschäftsmodell, Struktur, Wettbewerbsposition, Strategie und Steuerung ergeben (siehe Konzern-Lagebericht 2019 im Kapitel „Wirtschaftsbericht“ ab Seite 59).

Wirtschaftsbericht

Gesamtaussage des Vorstands

Das erste Halbjahr 2020 war, insbesondere die operative Entwicklung ab März 2020, durch die Coronavirus-Pandemie gravierend negativ beeinflusst. Die Passagierentwicklung in Frankfurt sowie an den internationalen Konzern-Flughäfen war – infolge der weltweit eingeführten Reise- und Kontaktbeschränkungen zur Eindämmung der Coronavirus-Pandemie – signifikant rückläufig. Das Passagieraufkommen in Frankfurt verzeichnete einen Rückgang um 63,8 % auf 12,2 Mio Reisende.

Die signifikant negative Verkehrsentwicklung in Frankfurt und im internationalen Geschäft führte zu einem konzernweiten Umsatzeinbruch von 48,9 %. Bereinigt um die Erlöse im Zusammenhang mit kapazitiven Investitionsmaßnahmen aufgrund der Anwendung von IFRIC 12 reduzierten sich die Umsatzerlöse um 47,6 %.

Der operative Aufwand (Material- und Personalaufwand sowie sonstige betriebliche Aufwendungen) reduzierte sich aufgrund umgesetzter Gegensteuerungsmaßnahmen ab März 2020 ebenfalls (– 29,0 %), wenn auch nicht im selben Maß wie der Konzernumsatz. Bereinigt um IFRIC 12 nahmen die operativen Aufwendungen um 21,9 % ab.

Das Konzern-EBITDA erreichte einen Wert von 22,6 Mio € (–95,6 %). Das EBIT lag bei –210,2 Mio € (6M 2019: 279,1 Mio €) und das Konzern-Ergebnis belief sich auf –231,4 Mio € (6M 2019: 164,9 Mio €).

Der infolge der signifikant rückläufigen konzernweiten Passagierentwicklung negative Operative Cash Flow sowie die voranschreitenden Investitionstätigkeiten am Standort Frankfurt und im internationalen Geschäft führten zu einem signifikant negativen Free Cash Flow von –652,8 Mio €. Die Netto-Finanzschulden erhöhten sich korrespondierend um 617,9 Mio € auf 4.764,9 Mio €.

Insgesamt bezeichnet der Vorstand die operative und in der Folge finanzielle Entwicklung im Berichtszeitraum, bedingt durch das massiv rückläufige Verkehrsaufkommen seit März 2020, als gravierend negativ.

Gesamtwirtschaftliche, rechtliche und branchenspezifische Rahmenbedingungen

Entwicklung der gesamtwirtschaftlichen Rahmenbedingungen

Die Coronavirus-Pandemie löste eine weltweite Rezession aus. Die gedrosselte Industrieproduktion und unterbrochene Lieferketten erfassten von China ausgehend zunächst den asiatischen Raum und weiter auch die entwickelten Volkswirtschaften und Schwellenländer weltweit. Der Welthandel sank bereits Anfang des Jahres und diese Entwicklung verschärfte sich im zweiten Quartal deutlich. Die weltweiten Maßnahmen zur Eindämmung der Coronavirus-Pandemie, steigende Arbeitslosenzahlen sowie die Konsumzurückhaltung der Verbraucher schwächten die globale Wirtschaft. Während sich die USA durch schnelle Lockerungsmaßnahmen von den Einbrüchen zunächst rascher erholten als andere Volkswirtschaften, nahmen die Infektionszahlen

zuletzt deutlich zu und die Lockerungen wurden teilweise wieder zurückgenommen. Zudem belasteten die angespannten Beziehungen zwischen USA und China die wirtschaftliche Stimmung. Auch die Schwellenländer – insbesondere in Lateinamerika, dem Nahen Osten und Südasiens – kämpften mit steigenden Infektionszahlen und den damit verbundenen wirtschaftlichen Folgen. Der Einbruch der Wirtschaftsleistungen führte zu einem beträchtlichen Rückgang der Ölnachfrage und ließ den Ölpreis deutlich fallen.

Der Euroraum befindet sich ebenfalls aufgrund der Pandemie in einer schweren Wirtschaftskrise. Bereits im ersten Quartal sank das Bruttoinlandsprodukt um 3,2 % im Vergleich zum Vorjahresquartal. Auch für das zweite Quartal zeichnet sich ein neuer Negativrekord mit vermutlich zweistelligem Minus bei der wirtschaftlichen Entwicklung ab.

Der Lockdown im März und April 2020 in ganz Deutschland schränkte die Wirtschaftsleistung drastisch ein. Mit der Lockerung der Kontaktbeschränkungen nahm die wirtschaftliche Aktivität ab Mai 2020 wieder zu, wenn auch auf deutlich geringerem Niveau als vor dem Ausbruch der Pandemie. Schon im ersten Quartal lag das Bruttoinlandsprodukt 1,9 % unter dem Vorjahresquartal. Die bestehende Konsumzurückhaltung, die zurückgefahrenen Industrieproduktion sowie fehlende außenwirtschaftliche Impulse werden im zweiten Quartal für ein starkes Minus sorgen. Der Wirtschaftseinbruch spiegelte sich auch in der Entwicklung der Inflationsrate wider. Während die Teuerung Anfang des Jahres noch bei 1,7 % lag, verzeichnete sie im Mai nur noch einen Anstieg von 0,6 % und im Juni von 0,9 %.

Quelle: ifo Konjunkturprognose Sommer 2020 (Juli 2020), Bundesministerium für Wirtschaft und Energie, Schlaglichter der Wirtschaftspolitik (Juni 2020), Statistisches Bundesamt, BIP 1.Quartal 2020 (Mai 2020), Inflationsrate vorläufig (Juni 2020).

Entwicklung der rechtlichen Rahmenbedingungen

Als Folge des Gesetzes zur Änderung des Luftverkehrsteuergesetzes wurde die Luftverkehrsteuer in Deutschland zum 1. April 2020 für innereuropäische Ziele um 5,53 € auf 13,03 €, für mittlere Distanzen bis 6.000 Kilometer um 9,58 € auf 33,01 € und für Fernflüge um 17,25 € auf 59,43 € erhöht. Belastungen aus der Erhöhung auf den Fraport-Konzern sowie die deutsche Luftverkehrsbranche sind bisher nicht erkennbar. Es ist offensichtlich, dass die Coronavirus-Pandemie und daraus resultierenden Reisebeschränkungen etwaige negative Effekte überlagert haben. Wie sich die Anhebung mittelfristig auf die prognostizierte Passagierentwicklung auswirken wird, bleibt zu beobachten.

Im Berichtszeitraum haben sich keine weiteren Änderungen der rechtlichen Rahmenbedingungen ergeben, die wesentlichen Einfluss auf die Geschäftsentwicklung des Fraport-Konzerns hatten.

Entwicklung der branchenspezifischen Rahmenbedingungen

Für den Zeitraum Januar bis Mai 2020 meldete der Airports Council International (ACI) einen vorläufigen weltweiten Passagierrückgang von 52,5 %. Das Luftfrachtaufkommen schwächte sich – vor allem aufgrund des weltweiten Bedarfs an medizinischer Ausrüstung – im gleichen Zeitraum im Vorjahresvergleich lediglich um 12,3 % ab. Beim Passagieraufkommen verzeichneten die europäischen Flughäfen einen Verlust von 56,4 %. Bei der Luftfracht entwickelten sich die Flughäfen in Europa mit –13,5 % unter der Gesamtentwicklung. Das Passagieraufkommen an den deutschen Verkehrsflughäfen sank bis einschließlich Mai 2020 um 59,1 %. Die Cargo-Tonnage (Luftfracht und -post) zeigte ein Minus von 9,8 %.

Passagier- und Frachtentwicklung nach Regionen

Veränderungen jeweils gegenüber dem Vorjahr in %	Passagiere Januar bis Mai 2020	Luftfracht Januar bis Mai 2020
Deutschland	– 59,1	– 9,8
Europa	– 56,4	– 13,5
Nordamerika	– 49,0	– 4,0
Lateinamerika	– 44,5	– 20,8
Nah-/Mittelost	– 49,7	– 20,0
Asien/Pazifik	– 54,7	– 15,5
Afrika	– 47,1	– 21,3
Welt	– 52,5	– 12,3

Quelle: ACI Passenger Flash und Freight Flash (ACI, 29. Juli 2020), ADV für Deutschland, dabei Cargo statt Luftfracht (an und ab), (19. Juni 2020).

Geschäftsverlauf

Entwicklung am Standort Frankfurt

Mit rund 12,2 Mio Passagieren zählte der Frankfurter Flughafen 63,8 % weniger Passagiere als im Vorjahreszeitraum. Auf im Vergleich unerhebliche marktbedingte Nachfragerückgänge und nahezu gewöhnliches Passagieraufkommen im Januar und Februar folgten ab März 2020 die massiven Auswirkungen der Coronavirus-Pandemie auf den Luftverkehr. Die im Laufe des März zunehmenden weltweiten Reisebeschränkungen und Einreiseverbote trafen den internationalen Luftverkehr gravierend. Die Einstellung der Mehrheit aller Flugverbindungen und ein dramatischer Passagierückgang waren die Folge. Der Passagierverlust im **Inlandsverkehr** fiel im ersten Halbjahr mit 64,1 % etwas moderater als im **Europaverkehr** (–66,2 %) aus. In einem besonderen Maße waren Ziele in Süd- und Südosteuropa betroffen, da die Reiseveranstalter ihr Geschäft meist komplett einstellen mussten und der Ferienreiseverkehr somit ausfiel. Der **Interkontinentalverkehr** war im gesamten Halbjahr 2020 mit einem Rückgang von rund 60 % auch aufgrund der Rückholaktionen der Bundesregierung geringer betroffen. Dank weiter bestehender Umsteigeverbindungen trotz des stark reduzierten Flugplanangebotes blieb der Transferanteil auf hohem Niveau.

Das **Cargo-Aufkommen** ging im ersten Halbjahr 2020 lediglich um 14,4 % auf rund 912.400 Tonnen zurück. Aufgrund der starken Reduzierung der Frachtkapazitäten durch die fehlende Beiladefracht auf Passagierflügen sowie der gleichzeitig erhöhten Luftfrachtnachfrage insbesondere nach medizinischer Ausrüstung wurden neben den reinen Frachtmaschinen auch Passagiermaschinen als Frachter eingesetzt.

Insgesamt nahmen die **Flugbewegungen** drastisch ab. In Summe zählte der Frankfurter Flughafen im ersten Halbjahr 2020 rund 119.000 Starts- und Landungen, ein Minus von 53,0 %. Die Höchststartgewichte gingen um 46,4 % auf rund 8,4 Mio Tonnen zurück.

Entwicklung außerhalb des Standorts Frankfurt

Der Flughafen **Ljubljana** zählte im ersten Halbjahr 2020 rund 197.000 Fluggäste (–77,1 %). Die behördlich angeordnete, fast zweimonatige Einstellung des Passagierverkehrs ab Mitte März 2020 führte im April und Mai zur vorübergehenden Schließung des Flughafens. Ab Mitte Mai waren wieder Passagierflüge von und nach Ljubljana möglich. Weiterhin gültige Quarantänepflichten für Einreisende aus bestimmten Ländern verhinderten jedoch auch im Juni die Wiederaufnahme von Flugverbindungen in nennenswertem Umfang.

Die Passagierzahl an den brasilianischen Flughäfen **Fortaleza** und **Porto Alegre** lag in den ersten sechs Monaten 2020 bei 3,7 Mio (–50,1 %). Infolge der Coronavirus-Pandemie wurde zwischen den Fluggesellschaften und dem brasilianischen Staat ein Notfallflugplan zur Sicherstellung der Mindestkonnektivität vereinbart. Die Reduzierung des Flugangebots führte in Fortaleza sowohl im internationalen (–58,3 %) als auch im inländischen Verkehr (–49,0 %) zu signifikanten Rückgängen. Ebenso stark betroffen war Porto Alegre mit einem spürbaren Rückgang des internationalen (–57,4 %) und nationalen (–50,0 %) Passagieraufkommens.

Den Flughafen **Lima** nutzten im ersten Halbjahr 2020 gut 5,0 Mio Fluggäste und damit 55,5 % weniger als im Vorjahresvergleichszeitraum. Nach einem durch den steigenden Inlandsverkehr getriebenen Wachstum der Passagierzahlen zu Jahresbeginn (+9,6 % in den ersten zwei Monaten 2020) wurde Mitte März aufgrund der Ausbreitung der Coronavirus-Pandemie der reguläre Passagierverkehr temporär eingestellt. Für April, Mai und Juni 2020 ergaben sich folglich Rückgänge um nahezu 100 % im Vergleich zu den jeweiligen Vorjahreswerten.

Die 14 von **Fraport Greece** betriebenen griechischen Regionalflughäfen zählten im ersten Halbjahr rund 1,8 Mio Passagiere (– 83,9 %). Obwohl alle Flughäfen fortwährend geöffnet blieben, war der Verkehr durch die internationalen Reisebeschränkungen und die strikten nationalen Ausgangssperren stark beeinträchtigt. Ab Ende Mai 2020 war der innergriechische Flugverkehr wieder möglich und ab dem 15. Juni 2020 durfte neben dem Flughafen Athen auch der Flughafen Thessaloniki von Einreisenden aus den meisten EU-Ländern (darunter Deutschland) wieder angefliegen werden. Die weiteren Flughäfen durften im Juni 2020 noch keine internationalen Flüge empfangen.

An den bulgarischen Flughäfen **Varna** und **Burgas** reduzierte sich in den ersten sechs Monaten 2020 das Passagieraufkommen um 82,4 % auf knapp 253.000 Passagiere. Ab Mitte März wurden sukzessive alle internationalen Verbindungen der beiden Flughäfen eingestellt. Anfang Mai nahm Wizz Air wieder einzelne Strecken auf, während der Charterverkehr ab Ende Juni 2020 auf

geringem Niveau wieder anliefe. Der Inlandsverkehr (–56,0 %) war vom Verkehrsrückgang prozentual weniger stark betroffen als der internationale Verkehr (–85,4 %), da Bulgaria Air im Juni 2020 wieder Verbindungen nach Sofia aufnahm.

Das Passagieraufkommen im ersten Halbjahr 2020 am Flughafen **Antalya** betrug rund 2,5 Mio (–81,3 %). Die Zahl internationaler Fluggäste verringerte sich um –89,2 % auf rund 1,1 Mio. Im innertürkischen Verkehr sank die Passagierzahl um –58,4 % auf rund 1,4 Mio Reisende. Im April und Mai waren sowohl der internationale als auch der nationale Verkehr in Antalya vollständig eingestellt. Nach Wiederaufnahme des Inlandsverkehrs Anfang Juni 2020 war ab Mitte des Monats auch internationaler Verkehr wieder möglich.

Am Flughafen **St. Petersburg** sank die Passagierzahl im Zuge der Coronavirus-Pandemie von Januar bis Juni 2020 um 52,7 % auf gut 4,1 Mio Reisende. Infolge der Reisebeschränkungen für ausländische Fluggäste reduzierten die Fluggesellschaften ihr Angebot deutlich, sodass im zweiten Quartal kein regulärer internationaler Verkehr stattfand. Insgesamt lag das Aufkommen internationaler Passagiere um 75,1 % unterhalb des Vorjahresberichtszeitraums. Im Inlandsverkehr (–42,1 %) wirkten sich im Wesentlichen die lokalen Quarantänemaßnahmen und Ausgangsbeschränkungen sowie das reduzierte Angebot einzelner Airlines negativ aus.

Der Flughafen **Xi'an** zählte im ersten Halbjahr 2020 knapp 11,5 Mio Passagiere (–49,9 %). Während der internationale Verkehr ab März 2020 durch die weitgehende Einreisesperre für ausländische Reisende und die Restriktionen für die Flugpläne chinesischer Airlines nahezu zum Erliegen kam, zeigten sich im Inlandsverkehr ab April Erholungstendenzen. Dementsprechend entwickelte sich der internationale Verkehr (–78,5 %) negativer als der volumenstärkere Inlandsverkehr (–48,0 %).

Verkehrsentwicklung an den Konzern-Standorten

	Anteil in %	Passagiere ¹⁾		Cargo (Fracht + Post in t)		Bewegungen	
		6M 2020	Veränderung in % ²⁾	6M 2020	Veränderung in % ²⁾	6M 2020	Veränderung in % ²⁾
Frankfurt	100	12.176.445	– 63,8	894.912	– 14,6	118.693	– 53,0
Ljubljana	100	197.090	– 77,1	5.096	– 11,0	6.561	– 60,7
Fortaleza	100	1.738.671	– 49,7	16.074	– 27,6	16.950	– 40,9
Porto Alegre	100	1.966.433	– 50,5	10.755	– 40,3	21.560	– 41,8
Lima	80,01	5.039.615	– 55,5	90.225	– 27,1	46.950	– 51,2
Fraport Greece	73,4	1.762.645	– 83,9	2.576	– 28,9	25.044	– 73,1
Twin Star	60	252.867	– 82,4	1.161	– 60,2	2.968	– 73,9
Burgas	60	33.864	– 95,4	1.134	– 60,4	533	– 90,8
Varna	60	219.003	– 68,7	27	– 50,4	2.435	– 56,2
Antalya	51/50 ³⁾	2.473.615	– 81,3	n.a.	n.a.	19.021	– 76,8
St. Petersburg	25	4.149.538	– 52,7	n.a.	n.a.	44.678	– 44,4
Xi'an	24,5	11.467.196	– 49,9	152.625	– 7,4	102.339	– 39,1

	Anteil in %	Passagiere ¹⁾		Cargo (Fracht + Post in t)		Bewegungen	
		Q2 2020	Veränderung in % ²⁾	Q2 2020	Veränderung in % ²⁾	Q2 2020	Veränderung in % ²⁾
Frankfurt	100	1.059.860	– 94,4	437.355	– 17,3	23.607	– 82,6
Ljubljana	100	5.439	– 98,9	2.753	– 2,2	2.150	– 76,3
Fortaleza	100	100.132	– 93,6	3.536	– 68,3	3.072	– 76,4
Porto Alegre	100	147.257	– 92,4	3.004	– 67,2	3.063	– 83,2
Lima	80,01	7.988	– 99,9	34.074	– 44,3	5.236	– 89,5
Fraport Greece	73,4	249.602	– 97,2	1.041	– 44,9	7.547	– 89,7
Twin Star	60	53.856	– 95,6	75	– 95,2	1.026	– 89,1
Burgas	60	8.112	– 98,9	73	– 100,0	220	– 95,9
Varna	60	45.744	– 91,4	1	– 93,7	806	– 80,2
Antalya	51/50 ³⁾	145.111	– 98,6	n.a.	n.a.	1.841	– 97,0
St. Petersburg	25	682.527	– 86,7	n.a.	n.a.	10.720	– 75,8
Xi'an	24,5	6.197.964	– 46,7	85.423	– 6,8	54.742	– 36,1

¹⁾ Nur gewerblicher Verkehr an + ab + Transit.

²⁾ Aufgrund von Nachmeldungen können sich Änderungen an den berichteten Vorjahreswerten ergeben.

³⁾ Stimmrechtsanteil: 51%, Dividendenanteil: 50%.

Ertragslage Konzern

Umsatz

Im ersten Halbjahr 2020 brach der Umsatz im Fraport-Konzern aufgrund der Auswirkungen aus der Coronavirus-Pandemie massiv ein. Die Umsatzerlöse reduzierten sich signifikant um 872,4 Mio € auf 910,6 Mio € (–48,9 %). Bereinigt um die Auftragserlöse aus Bau- und Ausbauleistungen im Zusammenhang mit kapazitiven Investitionsmaßnahmen aufgrund der Anwendung von IFRIC 12 betrug der Umsatzrückgang 720,4 Mio € (–47,6 %). Die im März 2020 weltweit eingeführten Reise- und Kontaktbeschränkungen führten in allen Segmenten zu geringeren Umsätzen.

Aufwand

Der Sachaufwand (Material- und sonstiger betrieblicher Aufwand) reduzierte sich im Berichtszeitraum um 259,4 Mio € auf 435,3 Mio € (–37,3 %). Bereinigt um die Aufwendungen im Zusammenhang mit kapazitiven Investitionsmaßnahmen aufgrund der Anwendung von IFRIC 12 betrug der Rückgang 107,4 Mio € (–25,2 %). Dies ist vor allem auf verkehrsmengenbedingt rückläufige Konzessionsabgaben, Versorgungsleistungen sowie geringere Aufwendungen für Fremdpersonal zurückzuführen. Die Personalaufwendungen gingen um 19,6 % auf 497,2 Mio € zurück, insbesondere aufgrund von Gegensteuerungsmaßnahmen, unter anderem der Ende März 2020 am Standort Frankfurt sowie an einigen Konzern-Standorten eingeführten Kurzarbeit.

EBITDA und EBIT

Das Konzern-EBITDA lag mit 22,6 Mio € um 488,9 Mio € unter dem Wert des Vorjahresvergleichszeitraums (–95,6 %). Trotz voranschreitender Investitionstätigkeiten in Frankfurt und international blieben die Abschreibungen auf einem nahezu konstanten Niveau (+0,4 Mio €) und führten zu einem Konzern-EBIT von –210,2 Mio € (6M 2019: 279,1 Mio €).

Finanzergebnis

Das Finanzergebnis verschlechterte sich im Vorjahresvergleich spürbar und lag bei –98,7 Mio € (6M 2019: –64,3 Mio €). Grund dafür war im Wesentlichen ein negatives Ergebnis aus at-Equity bewerteten Unternehmen in Höhe von –45,9 Mio € (6M 2019: 16,1 Mio €) aufgrund der stark negativen operativen Entwicklung vor allem in der Konzern-Gesellschaft Antalya sowie gebildeter Wertberichtigungen auf und Verluste aus Abgängen von Finanzanlagen im Rahmen des Asset Managements (–11,9 Mio €). Ein verbessertes Zinsergebnis infolge günstiger Refinanzierungskonditionen sowie die ertragswirksame Anpassung des Zeitwertes der Verbindlichkeit im Zusammenhang mit der Option Fraport Greece hatten einen gegenläufigen Effekt auf die Entwicklung des Finanzergebnisses.

EBT, Konzern-Ergebnis und Ergebnis je Aktie

Das negative Finanzergebnis führte zu einem EBT von –308,9 Mio € (6M 2019: 214,8 Mio €). Nach Berücksichtigung der Ertragsteuern auf potenzielle Verlustvorträge erreichte das Konzern-Ergebnis einen Wert von –231,4 Mio € (6M 2019: 164,9 Mio €). Folglich ergab sich ein unverwässertes Ergebnis je Aktie von –2,29 € (6M 2019: 1,70 €).

Ertragslage Segmente

Aviation

in Mio €	6M 2020	6M 2019	Veränderung	Veränderung in %
Umsatzerlöse	251,6	494,7	- 243,1	- 49,1
Personalaufwand	161,5	188,2	- 26,7	- 14,2
Materialaufwand	36,9	34,0	+2,9	+8,5
EBITDA	- 76,5	121,9	- 198,4	-
Abschreibungen	72,2	78,5	- 6,3	- 8,0
EBIT	- 148,7	43,4	- 192,1	-
Durchschnittliche Anzahl der Beschäftigten	6.443	6.341	+102	+1,6

in Mio €	Q2 2020	Q2 2019	Veränderung	Veränderung in %
Umsatzerlöse	62,8	269,7	- 206,9	- 76,7
Personalaufwand	69,9	98,1	- 28,2	- 28,7
Materialaufwand	19,4	16,7	+2,7	+16,2
EBITDA	- 79,2	83,7	- 162,9	-
Abschreibungen	36,1	39,7	- 3,6	- 9,1
EBIT	- 115,3	44,0	- 159,3	-
Durchschnittliche Anzahl der Beschäftigten	6.432	6.375	+57	+0,9

Die Umsatzerlöse des Segments Aviation lagen im ersten Halbjahr 2020 bei 251,6 Mio € und damit um 49,1 % spürbar unter dem Niveau des Vorjahresberichtszeitraums. Gründe dafür waren geringere Umsätze aus Flughafenentgelten (-54,7 %) sowie reduzierte Erlöse aus Sicherheitsdienstleistungen (-27,0 %) aufgrund der weltweit eingeführten Reise- und Kontaktbeschränkungen und damit einhergehenden signifikant rückläufigen Passagierzahlen. Aufgrund der Ende März 2020 in Frankfurt eingeführten Kurzarbeit nahmen die Personalaufwendungen um 14,2 % auf 161,5 Mio € ab. Bei leicht gestiegenem Materialaufwand (+2,9 Mio €) im Zusammenhang mit höheren Aufwendungen aus Investitionen war das Segment-EBITDA in Höhe von -76,5 Mio € massiv rückläufig (-198,4 Mio €). Das EBIT lag bei -148,7 Mio € (-192,1 Mio €).

Retail & Real Estate

in Mio €	6M 2020	6M 2019	Veränderung	Veränderung in %
Umsatzerlöse	157,5	241,3	- 83,8	- 34,7
Personalaufwand	23,8	29,0	- 5,2	- 17,9
Materialaufwand	52,4	59,7	- 7,3	- 12,2
EBITDA	123,8	196,5	- 72,7	- 37,0
Abschreibungen	46,3	44,5	+1,8	+4,0
EBIT	77,5	152,0	- 74,5	- 49,0
Durchschnittliche Anzahl der Beschäftigten	625	647	- 22	- 3

in Mio €	Q2 2020	Q2 2019	Veränderung	Veränderung in %
Umsatzerlöse	55,8	125,1	- 69,3	- 55,4
Personalaufwand	10,6	14,5	- 3,9	- 26,9
Materialaufwand	25,6	29,9	- 4,3	- 14,4
EBITDA	43,8	95,4	- 51,6	- 54,1
Abschreibungen	23,1	22,5	+0,6	+2,7
EBIT	20,7	72,9	- 52,2	- 71,6
Durchschnittliche Anzahl der Beschäftigten	619	647	- 28	- 4,3

Der Umsatz im Segment Retail & Real Estate belief sich im Berichtszeitraum auf 157,5 Mio € (-34,7 %). Ursächlich für den spürbaren Rückgang waren geringere Retail- und Parkierungserlöse (-53,9 % beziehungsweise -47,1 %) aufgrund des signifikanten Passagierrückgangs am Flughafen Frankfurt. Daher wird die Kennzahl Netto-Retail-Erlös je Passagier aktuell nicht berichtet, da sich rein rechnerisch Werte ergeben, die nicht mit dem Vorjahresberichtszeitraum vergleichbar sind. Der gesunkene operative Aufwand (-9,9 %) führte zu einem EBITDA von 123,8 Mio € (-37,0 %). Das Segment-EBIT lag bei 77,5 Mio € (-49,0 %).

Ground Handling

in Mio €	6M 2020	6M 2019	Veränderung	Veränderung in %
Umsatzerlöse	182,1	345,2	- 163,1	- 47,2
Personalaufwand	174,2	237,3	- 63,1	- 26,6
Materialaufwand	18,3	27,9	- 9,6	- 34,4
EBITDA	- 60,3	23,6	- 83,9	-
Abschreibungen	21,3	23,5	- 2,2	- 9,4
EBIT	- 81,6	0,1	- 81,7	-
Durchschnittliche Anzahl der Beschäftigten	8.981	9.284	- 303	- 3,3

in Mio €	Q2 2020	Q2 2019	Veränderung	Veränderung in %
Umsatzerlöse	43,7	184,4	- 140,7	- 76,3
Personalaufwand	65,0	122,3	- 57,3	- 46,9
Materialaufwand	5,5	14,3	- 8,8	- 61,5
EBITDA	- 53,5	18,3	- 71,8	-
Abschreibungen	10,8	11,8	- 1,0	- 8,5
EBIT	- 64,3	6,5	- 70,8	-
Durchschnittliche Anzahl der Beschäftigten	8.597	9.166	- 569	- 6,2

In den ersten sechs Monaten 2020 lag der Umsatz im Segment Ground Handling mit 182,1 Mio € um 47,2 % spürbar unter dem Wert des Vorjahresvergleichszeitraums. Der signifikante Verkehrsrückgang am Flughafen Frankfurt aufgrund der Coronavirus-Pandemie führte zu signifikant geringeren Infrastrukturentgelten (-53,7 %) sowie niedrigeren Erlösen aus Bodenverkehrsdienstleistungen (-43,8 %). Die Effekte aus der Ende März 2020 in Frankfurt eingeführten Kurzarbeit zeigten sich in gesunkenen Personalaufwendungen (-26,6 %). Bei verkehrsmengenbedingt reduziertem Sachaufwand (-25,5 %) lag das EBITDA massiv unter dem Niveau des Vorjahreszeitraums bei -60,3 Mio € (-83,9 Mio €). Das Segment-EBIT verringerte sich gravierend auf - 81,6 Mio € (-81,7 Mio €).

International Activities & Services

in Mio €	6M 2020	6M 2019	Veränderung	Veränderung in %
Umsatzerlöse	319,4	701,8	- 382,4	- 54,5
Umsatzerlöse bereinigt um IFRIC 12	202,3	432,7	- 230,4	- 53,2
Personalaufwand	137,7	164,0	- 26,3	- 16,0
Materialaufwand	258,7	490,7	- 232,0	- 47,3
Materialaufwand bereinigt um IFRIC 12	141,6	221,6	- 80,0	- 36,1
EBITDA	35,6	169,5	- 133,9	- 79,0
Abschreibungen	93,0	85,9	+7,1	+8,3
EBIT	- 57,4	83,6	- 141,0	-
Durchschnittliche Anzahl der Beschäftigten	5.830	6.117	- 287	- 4,7

in Mio €	Q2 2020	Q2 2019	Veränderung	Veränderung in %
Umsatzerlöse	87,2	400,0	- 312,8	- 78,2
Umsatzerlöse bereinigt um IFRIC 12	38,0	256,2	- 218,2	- 85,2
Personalaufwand	59,1	83,5	- 24,4	- 29,2
Materialaufwand	93,5	263,2	- 169,7	- 64,5
Materialaufwand bereinigt um IFRIC 12	44,3	119,4	- 75,1	- 62,9
EBITDA	- 17,6	113,5	- 131,1	-
Abschreibungen	46,0	43,9	+2,1	+4,8
EBIT	- 63,6	69,6	- 133,2	-
Durchschnittliche Anzahl der Beschäftigten	5.785	6.441	- 656	- 10,2

Im ersten Halbjahr 2020 waren die Umsatzerlöse im Segment International Activities & Services mit 319,4 Mio € um 382,4 Mio € spürbar geringer als im Vorjahresvergleichszeitraum (-54,5 %). Der Umsatzrückgang bereinigt um die Erlöse im Zusammenhang mit kapazitiven Investitionsmaßnahmen aufgrund der Anwendung von IFRIC 12 betrug 230,4 Mio € (-53,2 %).

Der Personalaufwand reduzierte sich aufgrund von umfangreichen Sparmaßnahmen, unter anderem der Einführung von Kurzarbeit, in den Konzern-Gesellschaften und am Standort in Frankfurt, um 26,3 Mio € auf 137,7 Mio € (-16,0 %). Der Segment-Materialaufwand reduzierte sich um 232,0 Mio € auf 258,7 Mio € (-47,3 %). Bereinigt um Aufwendungen im Zusammenhang mit kapazitativen Investitionsmaßnahmen aufgrund der Anwendung von IFRIC 12 nahmen die Materialaufwendungen, insbesondere aufgrund verkehrsmengenbedingt rückläufiger Konzessionsabgaben, um 80,0 Mio € auf 141,6 Mio € (-36,1 %) ab.

Das EBITDA verzeichnete einen Rückgang von 133,9 Mio € auf 35,6 Mio € (-79,0 %). Aufgrund ausbaubedingt höherer planmäßiger Abschreibungen, vor allem bei den Konzern-Gesellschaften Porto Alegre sowie bei Fraport Greece, reduzierte sich das Segment-EBIT massiv auf -57,4 Mio € (-141,0 Mio €).

Entwicklung der wesentlichen Konzern-Gesellschaften außerhalb von Frankfurt (IFRS-Werte vor Konsolidierung):

Vollkonsolidierte Konzern-Gesellschaften

In Mio €	Anteil in %	Umsatz ¹⁾			EBITDA			EBIT			Ergebnis		
		6M 2020	6M 2019	Δ %	6M 2020	6M 2019	Δ %	6M 2020	6M 2019	Δ %	6M 2020	6M 2019	Δ %
Fraport USA	100	21,8	38,6	-43,5	8,8	24,6	-64,2	-13,8	2,7	-	-17,1	-1,7	-
Fraport Slovenija	100	9,4	22,6	-58,4	0,1	8,5	-98,8	-6,1	3,3	-	-5,6	2,6	-
Fortaleza + Porto Alegre ²⁾	100	55,4	162,8	-66,0	4,8	17,8	-73,0	-4,4	11,7	-	-8,6	4,9	-
Lima	80,01	117,7	215,4	-45,4	29,7	65,4	-54,6	22,2	58,2	-61,9	11,7	40,5	-71,1
Fraport Greece ³⁾	73,4	78,4	206,2	-62,0	-15,0	46,8	-	-41,1	23,1	-	-67,4	-19,2	-
Twin Star	60	4,5	18,2	-75,3	-3,3	7,6	-	-9,1	1,6	-	-10,9	-0,3	-

At-Equity-bewertete Konzern-Gesellschaften

In Mio €	Anteil in %	Umsatz ¹⁾			EBITDA			EBIT			Ergebnis		
		6M 2020	6M 2019	Δ %	6M 2020	6M 2019	Δ %	6M 2020	6M 2019	Δ %	6M 2020	6M 2019	Δ %
Antalya	51/50 ⁴⁾	25,3	138,0	-81,7	9,7	112,8	-91,4	-47,0	57,6	-	-68,9	27,2	-
Thalita/Northern Capital Gateway	25	57,6	132,3	-56,5	13,4	75,9	-82,3	-3,6	58,5	-	-60,8	6,4	-
Xi'an	24,5	67,0	130,7	-48,7	3,0	58,0	-94,8	-20,8	34,0	-	-18,8	30,4	-

Vollkonsolidierte Konzern-Gesellschaften

In Mio €	Anteil in %	Umsatz ¹⁾			EBITDA			EBIT			Ergebnis		
		Q2 2020	Q2 2019	Δ %	Q2 2020	Q2 2019	Δ %	Q2 2020	Q2 2019	Δ %	Q2 2020	Q2 2019	Δ %
Fraport USA	100	2,7	21,6	-87,5	-2,6	14,0	-	-13,9	2,6	-	-15,5	0,5	-
Fraport Slovenija	100	2,5	12,5	-80,0	-0,6	4,9	-	-3,7	2,3	-	-3,4	1,8	-
Fortaleza + Porto Alegre ²⁾	100	19,2	76,7	-75,0	-4,4	8,5	-	-8,6	5,5	-	-5,5	0,8	-
Lima	80,01	19,7	126,8	-84,5	1,2	33,5	-96,4	-2,6	29,9	-	-3,5	20,9	-
Fraport Greece ³⁾	73,4	27,6	128,2	-78,5	-13,9	46,5	-	-27,1	34,4	-	-37,7	6,0	-
Twin Star	60	1,2	15,0	-92,0	-2,4	8,8	-	-5,3	5,8	-	-6,2	4,9	-

At-Equity-bewertete Konzern-Gesellschaften

In Mio €	Anteil in %	Umsatz ¹⁾			EBITDA			EBIT			Ergebnis		
		Q2 2020	Q2 2019	Δ %	Q2 2020	Q2 2019	Δ %	Q2 2020	Q2 2019	Δ %	Q2 2020	Q2 2019	Δ %
Antalya	51/50 ⁴⁾	3,7	112,5	-96,7	-1,5	97,4	-	-30,4	70,1	-	-41,2	54,2	-
Thalita/Northern Capital Gateway	25	7,7	77,6	-90,1	-8,3	51,8	-	-16,4	43,4	-	-12,0	5,1	-
Xi'an	24,5	34,9	67,1	-48,0	4,6	30,0	-84,7	-6,4	18,2	-	-4,5	17,0	-

¹⁾ Umsatz bereinigt um IFRIC 12: Fortaleza + Porto Alegre 6M 2020: 23,5 Mio € (6M 2019: 43,5 Mio €); Q2 2020: 2,2 Mio € (Q2 2019: 20,5 Mio €);

Lima 6M 2020: 83,0 Mio € (6M 2019: 168,7 Mio €); Q2 2020: 8,3 Mio € (Q2 2019: 86,9 Mio €);

Fraport Greece 6M 2020: 27,9 Mio € (6M 2019: 103,1 Mio €); Q2 2020: 6,8 Mio € (Q2 2019: 80,5 Mio €);

Antalya 6M 2020: 25,3 Mio € (6M 2019: 136,4 Mio €); Q2 2020: 3,7 Mio € (Q2 2019: 112,5 Mio €);

Thalita/Northern Capital Gateway 6M 2020: 57,2 Mio € (6M 2019: 131,6 Mio €); Q2 2020: 7,7 Mio € (Q2 2019: 76,9 Mio €).

²⁾ Summe der Konzern-Gesellschaften Fortaleza und Porto Alegre.

³⁾ Die Konzern-Gesellschaften Fraport Regional Airports of Greece A und Fraport Regional Airports of Greece B werden als „Fraport Greece“ zusammengefasst.

⁴⁾ Stimmrechtsanteil: 51 %, Dividendenanteil: 50 %.

Die Umsatzerlöse in den ersten sechs Monaten 2020 der Konzern-Gesellschaft **Fraport USA** waren in Höhe von 21,8 Mio € aufgrund von gesunkenen Mieterträgen spürbar rückläufig (-43,5 %). Bei nur leicht reduziertem operativen Aufwand aufgrund der erstmaligen ganzjährigen Erfassung der Konzession in Nashville (seit Februar 2019) sowie der seit Februar 2020 übernommenen Konzession in Newark lag das EBITDA mit 8,8 Mio € um 64,2 % unter dem Niveau des Vorjahreszeitraums. Das EBIT belief sich auf -13,8 Mio € (6M 2019: 2,7 Mio €), das Ergebnis lag bei -17,1 Mio € (6M 2019: -1,7 Mio €).

Die durch die Coronavirus-Pandemie massiv beeinflusste Passagierentwicklung im ersten Halbjahr 2020 reflektierte in signifikant reduzierten Umsatzerlösen in Höhe von 9,4 Mio € bei der Konzern-Gesellschaft **Fraport Slovenija** (-58,4 %). Verkehrsmengenbedingt geringere Personal- und Sachaufwendungen (-12,3 % beziehungsweise -51,7 %) führten zu einem EBITDA von 0,1 Mio € (6M 2019: 8,5 Mio €) und einem EBIT von -6,1 Mio € (6M 2019: 3,3 Mio €). Das Ergebnis lag bei -5,6 Mio € (6M 2019: 2,6 Mio €).

Die brasilianischen Flughäfen **Fortaleza** und **Porto Alegre** wiesen im Berichtszeitraum, analog der Entwicklung im Konzern, eine stark rückläufige Umsatzentwicklung aus (-107,4 Mio € beziehungsweise -66,0 %). Bereinigt um die Erlöse im Zusammenhang mit kapazitativen Investitionsmaßnahmen aufgrund der Anwendung von IFRIC 12 betrug der Umsatzrückgang -20,0 Mio € (-46,0 %). Die Personal- und Materialaufwendungen waren unter anderem aufgrund von eingeleiteten Sparmaßnahmen deutlich unter dem Vorjahresniveau (-26,1 % beziehungsweise -9,6 %). Das EBITDA lag bei 4,8 Mio € (6M 2019: 17,8 Mio €), das EBIT bei -4,4 Mio € (6M 2019: 11,7 Mio €).

Der stark rückläufige Verkehr führte bei der Konzern-Gesellschaft **Lima** im ersten Halbjahr 2020 zu einem spürbar geringeren Umsatz von 117,7 Mio € (-45,4 %). Bereinigt um die Erlöse im Zusammenhang mit kapazitativen Investitionsmaßnahmen aufgrund der Anwendung von IFRIC 12 lagen die Umsatzerlöse bei 83,0 Mio € (-50,8 %). Ein geringerer Personalaufwand (-29,2 %) sowie aufgrund rückläufiger Konzessionsabgaben reduzierte Materialaufwendungen (-42,9 %) führten zu einem EBITDA von 29,7 Mio € (-54,6 %). Bei leicht höheren Abschreibungen lag das EBIT bei 22,2 Mio € (-61,9 %) und das Ergebnis bei 11,7 Mio € (-71,1 %).

Fraport Greece erzielte in den ersten sechs Monaten 2020 Umsatzerlöse in Höhe von 78,4 Mio € (-62,0 %). Bereinigt um die Erlöse im Zusammenhang mit kapazitativen Investitionsmaßnahmen aufgrund der Anwendung von IFRIC 12 reduzierte sich der Umsatz um 72,9 % auf 27,9 Mio €. Bereinigt um die Aufwendungen im Zusammenhang mit kapazitativen Investitionsmaßnahmen nahmen die Materialaufwendungen um 9,8 Mio € (-29,3 %) ab. Dies führte zu einem EBITDA von -15,0 Mio € (6M 2019: 46,8 Mio €) sowie einem EBIT von -41,1 Mio € (6M 2019: 23,1 Mio €). Das Ergebnis lag bei -67,4 Mio € (6M 2019: -19,2 Mio €).

Die Auswirkungen der Coronavirus-Pandemie zeigten sich in signifikant rückläufigen Umsatzzahlen auch bei der Konzern-Gesellschaft **Twin Star**. In den ersten sechs Monaten 2020 lag der Umsatz bei 4,5 Mio € (-75,3 %). Der Personalaufwand reduzierte sich aufgrund von zahlreichen Sparmaßnahmen, wie den Verzicht auf saisonales Personal, um 38,3 % auf 4,1 Mio €. Bei einem nahezu konstanten Sachaufwand führte das zu einem EBITDA von -3,3 Mio € (6M 2019: 7,6 Mio €). Das EBIT belief sich auf -9,1 Mio € (6M 2019: 1,6 Mio €), das Ergebnis lag bei -10,9 Mio € (6M 2019: -0,3 Mio €).

Bedingt durch das gravierend zurückgegangene Passagieraufkommen im internationalen Verkehr aufgrund der temporären Schließung der internationalen Terminals verzeichnete die at-Equity bewertete Konzern-Gesellschaft **Antalya** in den ersten sechs Monaten 2020 einen massiven Rückgang der Finanzzahlen. Sowohl der Umsatz in Höhe von 25,3 Mio € (-112,7 Mio €) als auch das EBITDA, das sich auf 9,7 Mio € belief (-103,1 Mio €), das EBIT in Höhe von -47,0 Mio € (-104,6 Mio €) und das Ergebnis von -68,9 Mio € (-96,1 Mio €) reduzierten sich im hohen zweistelligen, teils dreistelligen Prozentbereich.

Die Konzern-Gesellschaft **Thalita/Northern Capital Gateway** wies im Berichtszeitraum eine der Konzernsituation entsprechende Passagierentwicklung aus. Die um die Erlöse im Zusammenhang mit kapazitativen Investitionsmaßnahmen aufgrund der Anwendung von IFRIC 12 bereinigten Umsätze nahmen um 56,5 % auf 57,2 Mio € (-74,4 Mio €) ab. Das EBITDA lag bei 13,4 Mio € (6M 2019: 75,9 Mio €), das EBIT bei -3,6 Mio € (6M 2019: 58,5 Mio €) und das Ergebnis bei -60,8 Mio € (6M 2019: 6,4 Mio €).

Die im ersten Halbjahr 2020 rückläufige Verkehrsentwicklung der Konzern-Gesellschaft **Xi'an** zeigte sich gleichermaßen in den Umsatzerlösen, die sich auf 67,0 Mio € (-48,7 %) reduzierten. Das EBITDA belief sich auf 3,0 Mio € (6M 2019: 58,0 Mio €), das EBIT lag bei -20,8 Mio € (6M 2019: 34,0 Mio €) und das Ergebnis bei -18,8 Mio € (6M 2019: 30,4 Mio €).

Vermögens- und Finanzlage

Vermögens- und Kapitalstruktur

Die **Bilanzsumme** lag zum 30. Juni 2020 mit 13.143,4 Mio € um 516,1 Mio € über dem Wert zum 31. Dezember 2019 (+4,1 %). Die **langfristigen Vermögenswerte** nahmen um 109,8 Mio € auf 11.493,0 Mio € zu. Dies ist im Wesentlichen auf die Erhöhung der Sachanlagen vor allem aufgrund voranschreitender Investitionen (+213,9 Mio €) in das Projekt Ausbau Süd am Flughafen Frankfurt zurückzuführen. Demgegenüber reduzierten sich die Investments in Flughafenbetreiber-Projekte (-67,9 Mio €) insbesondere aufgrund der Währungsumrechnung bei den Konzern-Gesellschaften Fortaleza und Porto Alegre. Die **kurzfristigen Vermögenswerte** stiegen aufgrund eines erhöhten Zahlungsmittelbestands (+302,4 Mio €) sowie höherer „sonstiger Forderungen und finanzieller Vermögenswerte“ (+184,5 Mio €) im Rahmen von Wertpapierzugängen um 406,3 Mio € auf 1.650,4 Mio € im Vergleich zum Bilanzstichtag 2019.

Das **Eigenkapital** nahm im Vergleich zum Bilanzstichtag 2019 deutlich auf 4.294,2 Mio € (-7,1 %) ab. Dies ist vor allem auf das negative Konzern-Ergebnis infolge der Auswirkungen der Coronavirus-Pandemie zurückzuführen. Die **Eigenkapitalquote** reduzierte sich ebenfalls und lag bei 31,5 % (angepasster Wert zum 31. Dezember 2019: 35,2 %). Die **langfristigen Schulden** erhöhten sich deutlich um 1.228,2 Mio € auf 7.777,1 Mio € (+18,8 %) aufgrund von Neuaufnahmen langfristiger Finanzschulden zur Sicherung der Liquidität in der Fraport AG (+1.222,1 Mio €) sowie bei Fraport Greece (+127,0 Mio €). Dem standen geringere sonstige Verbindlichkeiten (-63,8 Mio €) gegenüber, die unter anderem aus verminderten Konzessionsverbindlichkeiten aufgrund von Währungskurseffekten bei den Konzern-Gesellschaften Fortaleza und Porto Alegre resultierten. Die **kurzfristigen Schulden** reduzierten sich im Berichtszeitraum deutlich um 383,1 Mio € auf 1.072,1 Mio € (-26,3 %). Grund dafür waren im Wesentlichen Veränderungen von Tages- und Termingeldern.

Die **Brutto-Finanzschulden** zum 30. Juni 2020 lagen aufgrund von Kreditaufnahmen bei 6.333,8 Mio € und damit deutlich über dem Wert zum 31. Dezember 2019 von 5.303,3 Mio €. Die **Liquidität** nahm ebenfalls um 412,6 Mio € auf 1.568,9 Mio € zu. Die **Netto-Finanzschulden** stiegen korrespondierend um 617,9 Mio € auf 4.764,9 Mio € (31. Dezember 2019: 4.147,0 Mio €). Die **Gearing Ratio** erreichte einen Wert von 115,2 % (angepasster Wert zum 31. Dezember 2019: 93,3 %).

Zugänge zum Anlagevermögen

In den ersten sechs Monaten des Geschäftsjahres 2020 lagen die Zugänge zum Anlagevermögen des Fraport-Konzerns bei 550,9 Mio € und damit spürbar unter dem Vorjahreswert von 1.054,6 Mio €. Grund für den Rückgang waren die im Vorjahresvergleichszeitraum geringeren Investitionen in „Sachanlagen“ aufgrund der erstmaligen Anwendung von IFRS 16 in 2019 sowie in „Flughafen-Betreiberprojekte“ im Rahmen der bereits zum Großteil abgeschlossenen Baumaßnahmen an den griechischen und brasilianischen Flughäfen.

Die Zugänge zum Anlagevermögen betrafen mit 390,6 Mio € „Sachanlagen“ (6M 2019: 707,0 Mio €, davon 340,1 Mio € aufgrund der Anwendung von IFRS 16), 135,6 Mio € „Flughafen-Betreiberprojekte“ (6M 2019: 337,8 Mio €), 18,9 Mio € „Als Finanzinvestition gehaltene Immobilien“ (6M 2019: 0,7 Mio €) und 5,8 Mio € „Sonstige immaterielle Vermögenswerte“ (6M 2019: 9,1 Mio €). Die Aktivierung von Bauzeitinsen belief sich auf 17,1 Mio € (6M 2019: 25,8 Mio €).

In Höhe von 376,1 Mio € entfiel der Großteil der Zugänge in Sachanlagen auf die Fraport AG (6M 2019: 380,3 Mio €). Schwerpunkte bildeten dabei kapazitätsschaffende Investitionen in das Projekt Ausbau Süd – im Wesentlichen im Zusammenhang mit dem Terminal 3 – sowie Modernisierungs- und Instandhaltungsmaßnahmen in den Bestand der Infrastruktur am Flughafen Frankfurt.

Kapitalflussrechnung

In den ersten sechs Monaten 2020 kam es aufgrund der konzernweit signifikant negativen Verkehrsentwicklung zu einem **Mittelabfluss aus laufender Geschäftstätigkeit (Operativer Cash Flow)** von 96,6 Mio € (6M 2019: Mittelzufluss von 367,5 Mio €). Bereinigt um die in der Kapitalflussrechnung berücksichtigten Veränderungen des Netto-Umlaufvermögens lag der Mittelabfluss bei 25,2 Mio € (6M 2019: Mittelzufluss von 407,3 Mio €).

Der **Mittelabfluss aus Investitionstätigkeit ohne Geld- und Wertpapieranlagen** nahm um 105,3 Mio € auf 538,9 Mio € ab. Ursächlich dafür waren im Wesentlichen geringere Mittelabflüsse für Investments in Flughafen-Betreiberprojekte im Rahmen der

zum Großteil abgeschlossenen Bautätigkeiten bei Fraport Greece und in den Konzern-Gesellschaften Fortaleza sowie Porto Alegre. Die im Vorjahresvergleichszeitraum ausgeschüttete Dividende der at-Equity bewerteten Konzern-Gesellschaft Antalya (56,0 Mio €) verringerte den Mittelabfluss 2019 im Vergleich zu 2020.

Inklusive der Investitionen in und Erlöse aus Geld- und Wertpapieranlagen und Schuldscheindarlehen sowie Termingeldanlagen lag der **Mittelabfluss aus Investitionstätigkeit** bei 1.072,5 Mio € (6M 2019: 646,5 Mio €).

Insbesondere höhere Aufnahmen von langfristigen Schulden zur Wahrung der Liquidität während der konzernweit stark rückläufigen Passagierzahlen führten zu einem **Mittelzufluss aus Finanzierungstätigkeit** in Höhe von 1.065,5 Mio € (6M 2019: 250,5 Mio €). Unter Berücksichtigung währungsbedingter sowie übriger Veränderungen wies Fraport zum 30. Juni 2020 einen Finanzmittelbestand laut Kapitalflussrechnung von 438,1 Mio € aus (6M 2019: 603,9 Mio €).

Ohne Berücksichtigung der Effekte aus der Anwendung von IFRS 16 lag der **Free Cash Flow** im signifikant negativen Bereich und erreichte einen Wert von –652,8 Mio € (6M 2019: –305,7 Mio €).

Überleitung zum Finanzmittelbestand in der Konzern-Bilanz

in Mio €	30. Juni 2020	30. Juni 2019	31. Dezember 2019
Finanzmittelbestand in der Konzern-Kapitalflussrechnung	438,1	603,9	543,4
Termingeldanlagen mit einer Restlaufzeit von mehr als drei Monaten	565,4	129,4	140,2
Finanzmittel mit Verfügungsbeschränkung	87,8	64,2	105,2
Finanzmittel in der Konzern-Bilanz	1.091,3	797,5	788,9

Wertorientierte Steuerung

Die wertorientierte Steuerung wird planmäßig einmal jährlich zum Ende des Geschäftsjahres berichtet. Eine quartalsweise Erhebung wird nicht vorgenommen.

Nichtfinanzielle Leistungsindikatoren

Nichtfinanzielle Leistungsindikatoren

	6M 2020	6M 2019	Veränderung
Globalzufriedenheit (Frankfurt) (%)	– ¹⁾	88	–
Gepäck-Konnektivität (Frankfurt) (%)	– ¹⁾	98,5	–
Mitarbeiterzufriedenheit	– ²⁾	–	–
Frauen in Führungspositionen (Deutschland) (%)	26,2	27,6	– 1,4 PP
Krankenquote (Deutschland) (%)	6,9	7,9 ³⁾	– 1,0 PP
CO ₂ -Emissionen (t)	– ¹⁾	112.052	–

¹⁾ Die Leistungsindikatoren hatten im ersten Halbjahr 2020 keine Steuerungsrelevanz.

²⁾ Die Mitarbeiterzufriedenheit wird für das Geschäftsjahr 2020 nicht erhoben.

³⁾ Bei der Berechnung der Krankenquote werden seit dem Berichtsjahr 2019 nur die deutschen Konzern-Gesellschaften einbezogen. Die Kennzahl wurde rückwirkend angepasst.

Für den Berichtszeitraum hat der Vorstand beschlossen, die Entwicklung der nichtfinanziellen Leistungsindikatoren nicht im vollen Umfang darzustellen. Die Auswirkungen der Coronavirus-Pandemie auf die **Globalzufriedenheit der Passagiere** an den Konzern-Flughäfen, die **Gepäck-Konnektivität** in Frankfurt sowie die konzernweiten **CO₂-Emissionen** führten zu Werten, die nicht mit dem Vorjahreszeitraum vergleichbar sind und für den Vorstand keine Steuerungsrelevanz haben.

Der Vorstand hat vor dem Hintergrund der am Standort Frankfurt vorherrschenden Kurzarbeit für das Geschäftsjahr 2020 zudem entschieden, 2020 keine Erhebung der Mitarbeiterzufriedenheit durchzuführen.

Attraktiver und verantwortungsvoller Arbeitgeber

Frauen in Führungspositionen

Zum 30. Juni 2020 lag der Anteil von Frauen in Führungspositionen der ersten und zweiten Ebene unterhalb des Fraport-Vorstands in Deutschland bei 26,2 % (6M 2019: 27,6 %). Der leichte Rückgang der Quote ist auf personelle sowie organisatorische Veränderungen zurückzuführen. Während eine vakante Führungsposition in der Fraport AG mit einer Frau besetzt wurde, verließen zwei weibliche Führungskräfte das Unternehmen, deren Stellen zum Teil kommissarisch von Männern übernommen wurden. Darüber hinaus ergab sich durch Reorganisationsmaßnahmen die zusätzliche Berücksichtigung von männlichen Führungskräften bei der Berechnung der Anzahl der Führungspositionen. Bei den Konzern-Gesellschaften in Deutschland führten das Ausscheiden einer Geschäftsführerin und eine im ersten Halbjahr 2020 inaktive Konzern-Gesellschaft zu einer Verschlechterung der Quote der Frauen in Führungspositionen.

Gesundheits- und Arbeitsschutz

Krankenquote

Im Berichtszeitraum lag die Konzern-Krankenquote bei 6,9 % (angepasster Wert zum 31. Dezember 2019: 7,9 %). Grund für den Rückgang war unter anderem die seit Ende März 2020 am Standort Frankfurt aufgrund der Coronavirus-Pandemie eingeführte Kurzarbeit.

Beschäftigte

Entwicklung der Beschäftigten

Durchschnittliche Anzahl der Beschäftigten

	6M 2020	6M 2019	Veränderung	Veränderung in %
Fraport-Konzern	21.879	22.389	-510	-2,3
davon Fraport AG	9.477	9.701	-224	-2,3
davon Konzern-Gesellschaften	12.402	12.688	-286	-2,3
davon in Deutschland	19.044	19.311	-267	-1,4
davon im Ausland	2.835	3.078	-243	-7,9

	Q2 2020	Q2 2019	Veränderung	Veränderung in %
Fraport-Konzern	21.433	22.629	-1.196	-5,3
davon Fraport AG	9.408	9.676	-268	-2,8
davon Konzern-Gesellschaften	12.025	12.953	-928	-7,2
davon in Deutschland	18.605	19.223	-618	-3,2
davon im Ausland	2.828	3.406	-578	-17,0

Im ersten Halbjahr 2020 verringerte sich die durchschnittliche Zahl der Beschäftigten (ohne Auszubildende und Freigestellte) im Fraport-Konzern verglichen mit dem Vorjahreszeitraum leicht auf 21.879 (6M 2019: 22.389). In der Fraport AG kam es im Wesentlichen aufgrund der Maßnahmen zur Kostenreduktion im Zusammenhang mit den Auswirkungen aus der Coronavirus-Pandemie zu einem geringeren Personalstand (-224 Beschäftigte). Außerhalb Deutschlands verringerte sich der Personalbedarf infolge der weltweit eingeführten Reise- und Kontaktbeschränkungen und des signifikant rückläufigen Passagieraufkommens an fast allen Konzern-Standorten, insbesondere bei der Konzern-Gesellschaft Twin Star (-307 Beschäftigte).

Entwicklung der Gesamtbeschäftigten

Entwicklung der Beschäftigten zum Stichtag

	30.6.2020	30.6.2019	Veränderung	Veränderung in %
Fraport-Konzern	22.528	24.362	-1.834	-7,5
davon Fraport AG	10.253	10.454	-201	-1,9
davon Konzern-Gesellschaften	12.275	13.908	-1.633	-11,7
davon in Deutschland	19.674	20.458	-784	-3,8
davon im Ausland	2.854	3.904	-1.050	-26,9
Gemeinschaftsunternehmen	2.769	2.834	-65	-2,3

Verglichen mit dem Vorjahresstichtag reduzierte sich die Zahl der Beschäftigten (Beschäftigte inklusive Aushilfen, Auszubildende und Freigestellte) im Fraport-Konzern zum 30. Juni 2020 auf 22.528 (30. Juni 2019: 24.362 Beschäftigte). Grund dafür war ein deutlich geringerer Personaleinsatz aufgrund der Coronavirus-Pandemie sowohl in den deutschen als auch den ausländischen Konzern-Gesellschaften (- 1.899 Beschäftigte).

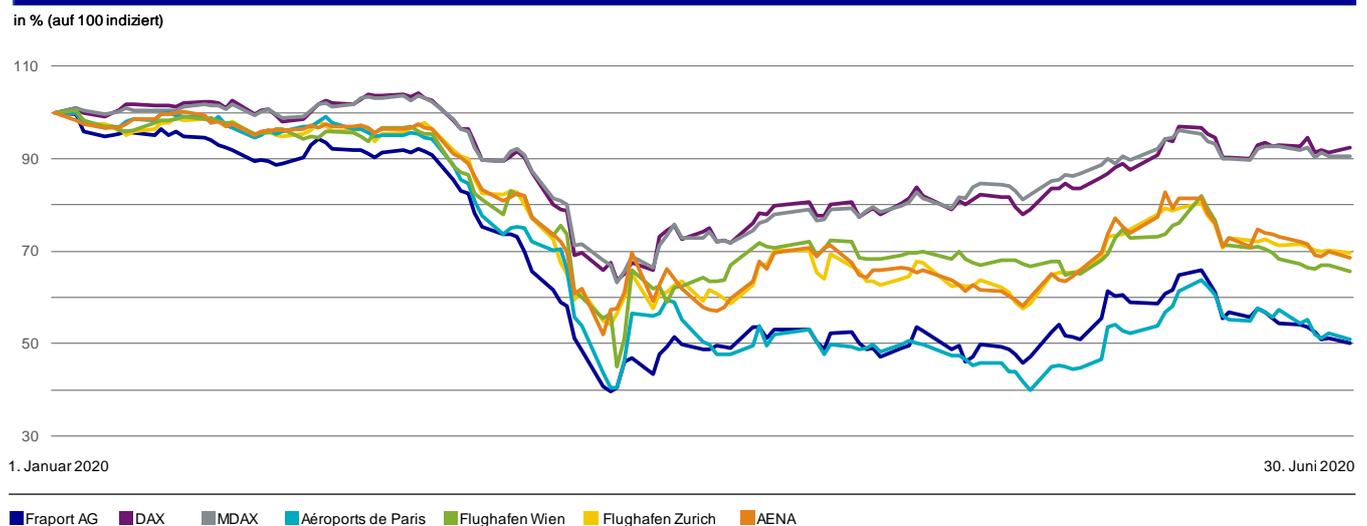
Forschung und Entwicklung

Wie im Konzern-Lagebericht 2019 dargestellt, betreibt Fraport als Dienstleistungskonzern keine Forschung und Entwicklung im engeren Sinne, sodass nähere Angaben nach DRS 20 entfallen (siehe auch Konzern-Lagebericht 2019 im Kapitel „Forschung und Entwicklung“ auf Seite 102). Unverändert nutzt Fraport jedoch Verbesserungsvorschläge und Innovationen der Beschäftigten als Erfolgsfaktoren zum Erhalt und Ausbau der internationalen Wettbewerbsfähigkeit (siehe auch Konzern-Lagebericht 2019 im Kapitel „Chancenbericht“ ab Seite 122).

Wesentliche, den Geschäftsverlauf beeinflussende Veränderungen der Innovationen und Ideen haben im Berichtszeitraum nicht stattgefunden.

Aktie

Entwicklung der Fraport-Aktie im Vergleich zum Markt und den europäischen Wettbewerbern in 2020



Aktienentwicklung

Bedingt durch die Auswirkungen der Coronavirus-Pandemie verzeichnete der deutsche Aktienmarkt im Laufe des ersten Halbjahres 2020 einen deutlichen Rückgang, von dem er sich bislang nicht wieder gänzlich erholt hat. Mit 12.311 Punkten schloss der deutsche Leitindex DAX um 7,1 % unter dem Schlusskurs des Geschäftsjahres 2019. Ähnlich betroffen war der MDAX, der im ersten Halbjahr ebenfalls deutlich um 8,7 % sank und bei 25.840 Punkten schloss. Nach Beginn des Ausbruchs der Coronavirus-Pandemie haben DAX und MDAX im ersten Quartal noch weit stärkere Einbußen in Höhe von 25,0 % beziehungsweise 25,7 % verzeichnet. Im zweiten Quartal 2020 konnten die Verluste teilweise aufgeholt werden.

Aufgrund der rasanten weltweiten Ausbreitung des Coronavirus sowie seiner Erklärung zur Pandemie waren nahezu alle Industriezweige im ersten Halbjahr 2020 stark von den wirtschaftlichen Folgen der Einschränkung des öffentlichen Lebens, der Reisebeschränkungen und den präventiven Vorkehrungen zum Gesundheitsschutz betroffen. Besonders stark hat die Coronavirus-Pandemie unter anderem den Luftverkehr betroffen, darunter Flughafenbetreiber, Fluggesellschaften und Flugzeugbauer (siehe auch Kapitel „Auswirkungen der Coronavirus-Pandemie auf den Fraport-Konzern“ ab Seite 1 sowie „Geschäftsverlauf“ ab Seite 5).

Innerhalb dieses Umfelds sank auch die Fraport-Aktie mit einem Schlusskurs von 38,82 € stark. Nach einem Kursrückgang von 51,3 % im ersten Quartal stabilisierte sich die Aktie mit einem leichten Plus von 5,2 % im zweiten Quartal. Nachdem die Monate Januar und Februar noch in etwa auf Vorjahresniveau verliefen, gingen die Verkehrszahlen in Frankfurt ab März 2020 gravierend zurück. Aufgrund der überwiegend vom Verkehrsaufkommen abhängigen Erlösquellen bei gleichzeitig hohem Fixkostenanteil des Infrastrukturbetriebs verzeichnete die Fraport-Aktie daher im Berichtszeitraum einen spürbaren Rückgang von 48,8 %.

Die Aktienkurse der weiteren börsennotierten europäischen Flughafenbetreiber zeigten im Berichtszeitraum folgende Entwicklungen: Aéroports de Paris –48,5 %, Flughafen Wien –33,0 %, Flughafen Zürich –30,3 % und AENA –31,5 %.

Entwicklung der Fraport-Aktie

	6M 2020	6M 2019
Eröffnungskurs in €	75,78	62,46
Schlusskurs in €	38,82	75,60
Veränderung absolut in €	-36,96	+13,14
Veränderung in %	-48,8	+21,0
Höchstkurs in € (Tagesschlusskurs)	75,78	77,00
Tiefstkurs in € (Tagesschlusskurs)	30,01	61,44
Durchschnittskurs in € (Tagesschlusskurse)	50,38	70,64
Durchschnittliches tägliches Handelsvolumen (Stück)	399.271	143.031
Marktkapitalisierung in Mio € (Quartalschlusskurs)	3.590	6.991

Entwicklung der Aktionärsstruktur

Im Berichtszeitraum wurden Fraport folgende Änderungen an der Aktionärsstruktur berichtet:

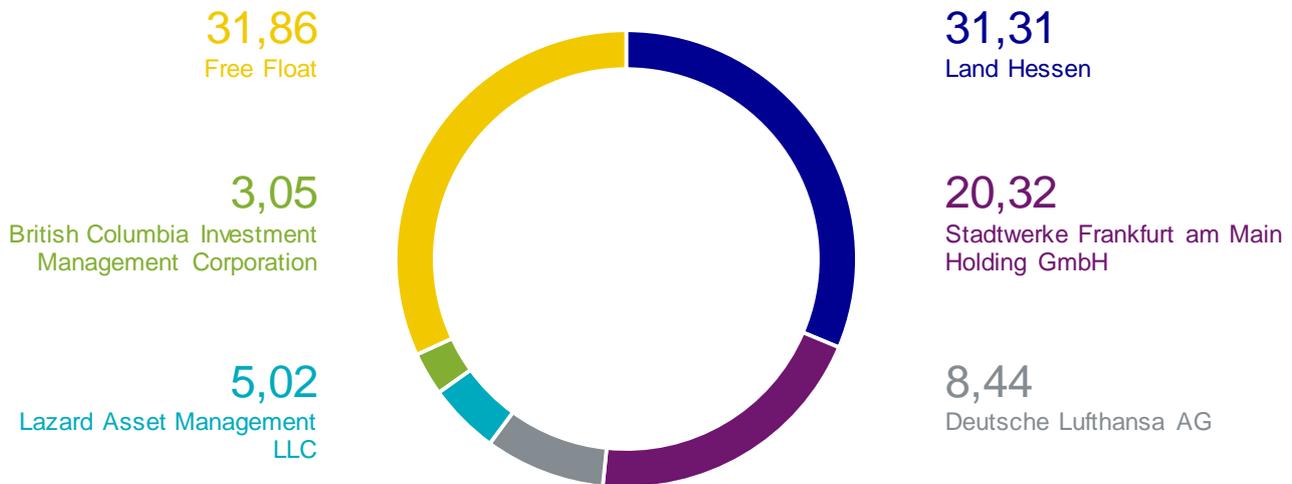
Stimmrechtsmitteilungen gemäß § 33 und § 34 WpHG

Stimmrechtsinhaber	Datum der Veränderung	Art der Veränderung	Neuer Stimmrechtsanteil
BlackRock, Inc. ¹⁾	24. Februar 2020	Überschreitung der 3 %-Schwelle	3,01 %
BlackRock, Inc. ¹⁾	26. Februar 2020	Unterschreitung der 3 %-Schwelle	2,98 %
BlackRock, Inc. ¹⁾	27. Februar 2020	Überschreitung der 3 %-Schwelle	3,03 %
BlackRock, Inc. ¹⁾	2. März 2020	Unterschreitung der 3 %-Schwelle	2,94 %
British Columbia Investment Management Corp. ¹⁾	8. Mai 2020	Überschreitung der 3 %-Schwelle	3,05 %

¹⁾ Sämtliche Stimmrechte werden nach § 34 WpHG zugerechnet.

Aktionärsstruktur zum 30. Juni 2020¹⁾

in %



¹⁾ Die relativen Anteile wurden an die aktuelle Gesamtzahl der Aktien zum 30. Juni 2020 angepasst und können daher von der Höhe zum Meldezeitpunkt beziehungsweise den eigenen Angaben der Anteilseigner abweichen. Anteile unter 3 % werden dem Free Float zugeordnet.

Dividende für das Geschäftsjahr 2019 (Gewinnverwendungsbeschluss)

Der Vorstand hat aufgrund der aktuellen Entwicklungen der weltweiten Coronavirus-Pandemie und der Auswirkungen auf die Fraport AG am 25. März 2020 beschlossen, seinen Vorschlag für den Beschluss der Hauptversammlung über die Verwendung des Bilanzgewinns des Geschäftsjahres 2019 zu ändern. Diesem Vorschlag – den Bilanzgewinn für das Geschäftsjahr 2019 nicht auszuschütten, sondern vollständig in die Gewinnrücklagen einzustellen – stimmten die Aktionäre bei der Hauptversammlung am 26. Mai 2020 zu.

Ereignisse nach dem Bilanzstichtag

Zur langfristigen Finanzierung und gleichzeitigen Erhöhung der Liquidität hat Fraport am 9. Juli 2020 eine Anleihe mit zwei Tranchen erfolgreich emittiert. Die erste Tranche in Höhe von 300 Mio € hat eine Laufzeit von vier Jahren und einen Kupon von 1,625 % jährlich. Die zweite Tranche hat ein Volumen von 500 Mio € und weist eine Laufzeit von sieben Jahren und einen Kupon von 2,125 % jährlich auf. Beide Tranchen sind endfällig.

Nach dem Bilanzstichtag haben sich keine weiteren wesentlichen Ereignisse für den Fraport-Konzern ergeben.

Risiko- und Chancenbericht

Im ersten Halbjahr 2020 haben sich im Vergleich zum Risiko- und Chancenbericht im Geschäftsbericht 2019 (ab Seite 114) die nachfolgend beschriebenen Veränderungen ergeben.

Wie bereits im Kapitel „Auswirkungen der Coronavirus-Pandemie auf den Fraport-Konzern“ ab Seite 1 beschrieben, hat die Coronavirus-Pandemie zu einer fast vollständigen Einstellung des Passagierverkehrs am Standort Frankfurt geführt. Auch an den Konzern-Flughäfen wurde der Passagierverkehr erheblich beeinträchtigt oder zeitweise vollständig eingestellt. In Lima wurden zudem zeitweise die Ausbaumaßnahmen gestoppt, wodurch es zu zeitlichen Verzögerungen im Projektverlauf kommen kann.

Alle Konzern-Flughäfen haben sich sukzessive darauf vorbereitet, den Betrieb unter verschärften Hygienemaßnahmen und mit adaptierten Prozessen wieder hochzufahren. Die weitere Verkehrsentwicklung ist dabei abhängig von internationalen Reisebeschränkungen und -warnungen. Aufgrund der lokal weiterhin hohen Zuwachsraten der Infiziertenzahlen (insbesondere in den USA und Südamerika) scheint es aktuell sehr wahrscheinlich, dass die Maßnahmen zur Eindämmung der Coronavirus-Pandemie noch für einige Zeit andauern und auch mittelfristig keine schnelle Rückkehr der Luftverkehrsindustrie auf das Niveau des Jahres 2019 zu erwarten ist. Mögliche weitere lokal ausbrechende Infektionswellen würden die negativen Auswirkungen der Pandemie verschärfen und ein Wiederaufleben des weltweiten Passagierreiseverkehrs bremsen.

Die weitere Entwicklung der Coronavirus-Pandemie und deren Auswirkungen auf die Luftverkehrsindustrie sind zum derzeitigen Zeitpunkt nicht absehbar, es sind aber „wesentliche“ negative Auswirkungen auf alle finanziellen Leistungsindikatoren im Fraport-Konzern zu erwarten.

Die Deutsche Lufthansa nimmt wesentliche Staatshilfen in Anspruch und hat als Hauptkunde am Frankfurter Flughafen einen erheblichen Einfluss auf die wirtschaftliche Entwicklung von Fraport. Das operative Geschäft der Deutschen Lufthansa wird aktuell restrukturiert. Sollte die Deutsche Lufthansa ihre Aktivitäten am Flughafen Frankfurt deutlich reduzieren müssen, hätte dies erhebliche nachteilige Auswirkungen auf den Geschäftsverlauf, die Ertragslage und alle finanziellen Kennzahlen im Fraport-Konzern.

Im Geschäftsbericht 2019 wurde im Rahmen der „Risiken aus Investitionsprojekten“ über den Umgang mit PFC-haltigem Aushubmaterial berichtet, das auf dem Gelände des Projekts Ausbau Süd (Terminal 3 und Flugsteig G) festgestellt wurde. Die Entsorgung eines Großteils des PFC-haltigen Aushubmaterials konnte im ersten Quartal 2020 an Deponien in Deutschland vergeben werden und der fachgerechte Abtransport ist entsprechend dem mit dem Regierungspräsidium Darmstadt abgestimmten Entsorgungskonzept in Umsetzung. Bislang wurde gut ein Viertel der Gesamtmenge auf Annahmestellen in Deutschland abtransportiert. Das Ziel ist eine weiterhin sachgerechte Entsorgung bis Herbst 2020.

Nach Einschätzung des Vorstands weisen die bestehenden Risiken unter Berücksichtigung ihrer potenziellen finanziellen Auswirkungen und der eingeleiteten Gegenmaßnahmen sowie der realisierten Finanzierungsmaßnahmen auf Grundlage der Szenarien für die prognostizierten Verkehrsentwicklungen an den Konzern-Flughäfen derzeit keinen bestandsgefährdenden Charakter auf.

Prognoseveränderungsbericht

Gesamtaussage des Vorstands

Für das zweite Halbjahr 2020 erwartet der Vorstand ein leichtes Anziehen der Passagierzahlen in Frankfurt und an den Konzern-Flughäfen gegenüber dem zweiten Quartal 2020. Er rechnet allerdings für alle Fraport-Flughäfen im Geschäftsjahr 2020 – wie im Geschäftsbericht 2019 prognostiziert – mit einem massiv rückläufigen Passagieraufkommen im hohen zweistelligen Prozentbereich.

Nach Abschluss des ersten Halbjahres 2020 hält der Vorstand grundsätzlich an seinen Prognosen für die Konzern-Vermögens-, Finanz- und Ertragslage und an dem Ausblick für die Segmente im Gesamtjahr 2020 fest. Im Vergleich zur Prognose 2019 werden – nach Abschluss der ersten sechs Monate 2020 und auf Basis der hier berichteten Umsatz- und Ergebniszahlen – die Finanzzahlen jedoch nochmals schlechter erwartet (siehe Konzern-Lagebericht 2019 im Kapitel „Geschäftsausblick“ ab Seite 128). So rechnet der Vorstand mit einem negativen Konzern-EBIT und einem deutlich negativen Konzern-Ergebnis (siehe Kapitel „Geschäftsausblick“ ab Seite 19).

Die finanzielle Situation im Prognosezeitraum bewertet der Vorstand auf Basis der getroffenen Gegensteuerungsmaßnahmen und der umgesetzten Finanzierungsaktivitäten als solide.

Geschäftsausblick

Prognostizierte Grundlagen des Konzerns 2020

Die im Konzern-Lagebericht 2019 prognostizierten Grundlagen des Konzerns 2020 hinsichtlich Geschäftsmodell, Struktur, Wettbewerbsposition, Strategie und Steuerung haben unverändert Bestand (siehe Konzern-Lagebericht 2019 im Kapitel „Geschäftsausblick“ ab Seite 128).

Das Programm „Zukunft FRA – Relaunch 50“ wurde aufgrund der aktuellen operativen Entwicklung initiiert, um die Unternehmensressourcen bestmöglich und angepasst an die aktuellen Rahmenbedingungen einzusetzen. Die personalwirtschaftlichen Maßnahmen, die mit den Anpassungen einhergehen und Aufwendungen verursachen werden, werden im zweiten Halbjahr 2020 konkretisiert.

Aufgrund des signifikant geringeren Passagieraufkommens an allen Konzern-Flughäfen werden die nichtfinanziellen Leistungsindikatoren Globalzufriedenheit, Gepäck-Konnektivität und CO₂-Emissionen, die im direkten Zusammenhang mit den Passagierzahlen stehen, vorübergehend nicht zur Konzern-Steuerung herangezogen.

Auch der finanzielle Leistungsindikator Nettofinanzschulden zu EBITDA, der sich rein rechnerisch aufgrund des stark rückläufigen Konzern-EBITDA und der umfangreichen Kreditaufnahmen beträchtlich erhöhen wird, hat für den Vorstand vorübergehend keine Steuerungsrelevanz.

Prognostizierte gesamtwirtschaftliche, rechtliche und branchenspezifische Rahmenbedingungen 2020

Entwicklung der gesamtwirtschaftlichen Rahmenbedingungen

Die Entwicklung der Weltwirtschaft im Gesamtjahr 2020 hängt entscheidend vom weiteren Verlauf der Coronavirus-Pandemie ab. So könnte eine befürchtete zweite Welle in der zweiten Jahreshälfte die wirtschaftliche Entwicklung stark beeinträchtigen. Die vorliegenden externen Prognosen gehen von einem Minus bei der globalen Wirtschaftsentwicklung in einer Bandbreite von 4,9 bis 6,0 % für das Gesamtjahr 2020 aus, bei einem Zweite-Welle-Szenario von einem noch stärkeren Rückgang. Für den Welt-handel wird ein Einbruch von rund 12 % prognostiziert.

Zudem bestehen nach wie vor geopolitische Risiken und Handelsstreitigkeiten, die die wirtschaftliche Entwicklung zusätzlich empfindlich stören können.

Die weltweite Nachfrage nach Rohöl wird dieses Jahr aufgrund der Pandemie und der weltweiten Rezession erstmals seit 2009 sinken. Zugleich wird das Ölangebot nicht im gleichen Maße gedrosselt, sodass das Rohölpreisniveau niedrig bleiben dürfte.

Für die US-Wirtschaft wird nach vorliegenden Prognosen ein Einbruch der Wirtschaftsleistung von 7,3 % erwartet. Für Japan wird ein Rückgang des Bruttoinlandsprodukts von 6,0 % prognostiziert. Die Wirtschaftseinbrüche in den Schwellenländern werden in Summe weniger stark eingeschätzt als in den Industrieländern, wobei die Entwicklung innerhalb dieser Gruppe uneinheitlich gesehen wird. Für die chinesische Wirtschaft liegen die Prognosen weit auseinander, von einem leichten Plus von 1,0 % bis zu –2,6 %. Für den Euroraum wird ein Minus von rund 9,1 % erwartet. Die aktuellen Prognosen der Institute zur deutschen Wirtschaftsentwicklung reichen von –5,5 % bis –9,0 %.

Für die Länder mit wesentlichen Fraport-Beteiligungen erwartet die OECD folgende Werte für das Gesamtjahr 2020: Brasilien –7,4 %, Slowenien –7,8 %, Griechenland –8,0 %, Türkei –4,8 %, Russland –8,0 % und China bis zu –2,6 %. Für die Länder Peru und Bulgarien liegen keine aktuellen Wirtschaftsprognosen vor.

Quelle: IWF (Juni 2020), OECD single hit-scenario (Juni 2020), Deutsche Bank Research (Juli 2020), Deka Bank (Juni 2020), ifo Institut (Juni 2020).

Entwicklung der rechtlichen Rahmenbedingungen

Derzeit sind weiterhin keine Änderungen der rechtlichen Rahmenbedingungen erkennbar, die wesentlichen Einfluss auf die Geschäftsentwicklung von Fraport hätten.

Entwicklung der branchenspezifischen Rahmenbedingungen

IATA geht in ihrem Juli-Forecast für das Gesamtjahr 2020 unter anderem davon aus, dass die verkauften globalen Passagierkilometer (RPK) 36 % unter dem RPK-Niveau von 2019 liegen werden. Auch die Konnektivität, gemessen anhand der verschiedenen Städte-Verbindungen wird weit unter dem Wert von 2019 erwartet. Oxford Economics prognostiziert einen Rückgang der internationalen Reisen von 52 % in 2020, eine Erholung auf das Niveau von 2019 wird für Europa erst in 2023/2024 erwartet. Eine Erholung auf Vor-Corona-Niveau sieht auch der ACI Europe nicht vor 2024. Aufgrund der weltweit unterschiedlich andauernden Reisebeschränkungen dürfte sich der interkontinentale Reiseverkehr jedoch langsamer erholen.

Eine wieder aufflammende Verschärfung der Lage in Nahost sowie von Handelskonflikten kann den Weltluftverkehr zusätzlich belasten. Gleichzeitig können die Konsolidierung der Fluggesellschaften und eine Konzentration auf Kernstrecken aber auch zu einer Konsolidierung des Flugverkehrs zugunsten der großen Hub-Flughäfen führen.

Quelle: IATA COVID-19 Air travel turns up but outlook uncertain (1. Juli 2020); Oxford Economics: Global Travel: Outlook & Uncertainty, June 2020; ACI European airports revise recovery projection to 2024 whilst reporting only marginal traffic increase for June (16. Juli 2020).

Prognostizierter Geschäftsverlauf 2020

In Anbetracht der aktuellen Buchungslage rechnet der Vorstand für den **Flughafen Frankfurt** im Geschäftsjahr 2020 mit einem signifikanten Passagierrückgang im hohen zweistelligen Prozentbereich (Prognose Geschäftsbericht 2019: deutlich negative Passagierentwicklung).

Auf Basis der Verkehrsentwicklung im ersten Halbjahr 2020 geht der Vorstand auch für alle internationalen **Konzern-Flughäfen** für das Gesamtjahr 2020 von einem signifikanten Rückgang der Passagierzahlen im hohen zweistelligen Prozentbereich im Vergleich zum Vorjahr aus (Prognose Geschäftsbericht 2019: deutlich negative Einflüsse durch die Coronavirus-Pandemie). Maßgeblich für die Verkehrsentwicklung im zweiten Halbjahr 2020 an den internationalen Konzern-Flughäfen werden die epidemiologische Situation vor Ort und in den jeweiligen Zielmärkten sowie die Lage im internationalen Luftverkehr sein (siehe Konzern-Lagebericht 2019 im Kapitel „Geschäftsausblick“ ab Seite 128).

Prognostizierte Ertragslage 2020

Nach Abschluss des ersten Halbjahres 2020 und auf Basis der berichteten Finanzzahlen zum 30. Juni 2020 hält der Vorstand an seinen Prognosen für die Konzern-Ertragslage im Gesamtjahr 2020 grundsätzlich fest (siehe auch Konzern-Lagebericht 2019 im Kapitel „Geschäftsausblick“ ab Seite 128).

Bei einem Passagierrückgang im hohen zweistelligen Prozentbereich in Frankfurt und an den Konzern-Flughäfen rechnet der Vorstand für das Gesamtjahr 2020 mit einem spürbar rückläufigen um IFRIC 12 bereinigten **Konzern-Umsatz** (Prognose Geschäftsbericht 2019: deutlicher Rückgang). Trotz der bereits umgesetzten sowie geplanten Sparmaßnahmen erwartet der Vorstand auch ein massiv rückläufiges **Konzern-EBITDA** (Prognose Geschäftsbericht 2019: deutlich rückläufig). Nach Abzug der Abschreibungen und auf Basis der berichteten Finanzzahlen zum 30. Juni 2020 wird das zu einem negativen **Konzern-EBIT** führen (Prognose Geschäftsbericht 2019: deutlich rückläufig). Somit rechnet der Vorstand für das Gesamtjahr 2020 ebenfalls mit einem deutlich negativen **Konzern-Ergebnis** (Prognose Geschäftsbericht 2019: deutlich rückläufig; Prognose zum 31. März 2020: negativ). In der Folge wird sich auch der **ROFRA** drastisch reduzieren und im negativen Bereich liegen (Prognose Geschäftsbericht 2019: deutlich rückläufig).

Prognostizierte Segment-Entwicklung 2020

Nach Abschluss des ersten Halbjahres 2020 und auf Basis der berichteten Finanzzahlen zum 30. Juni 2020 hält der Vorstand an seinen Prognosen für die Segment-Ertragslage im Gesamtjahr 2020 grundsätzlich fest (siehe auch Konzern-Lagebericht 2019 im Kapitel „Geschäftsausblick“ ab Seite 128).

Analog der Prognosen für die Konzern-Ertragslage erwartet der Vorstand für die Segmente **Aviation, Retail & Real Estate, Ground Handling** und **International Activities & Services** spürbar rückläufige Werte für Umsatz, EBITDA und EBIT (Prognose Geschäftsbericht 2019: deutlich negative Entwicklung für die Segmente Aviation, Retail & Real Estate und Ground Handling). Für das Segment International Activities & Services rechnete der Vorstand in seiner Prognose zum 31. Dezember 2019 ohne Berücksichtigung der Auswirkungen der Coronavirus-Pandemie mit einer deutlich positiven Umsatz-, EBITDA- und EBIT-Entwicklung. Auf Basis der bisherigen operativen Entwicklung geht der Vorstand nunmehr auch für das Segment International Activities & Services von spürbar rückläufigen Umsatz- und Ergebniswerten aus.

Prognostizierte Vermögens- und Finanzentwicklung 2020

Die Kennzahlen der Vermögens- und Finanzlage werden sich im Gesamtjahr 2020 deutlich negativer entwickeln als im Kapitel „Geschäftsausblick“ des Konzern-Lageberichts 2019 ab Seite 128 prognostiziert. Der in der Prognose zum 31. Dezember 2019 berichtete signifikant negative Bereich, in dem der **Free Cash Flow** liegen wird, wird nun nochmals schlechter erwartet (Prognose Geschäftsbericht 2019: deutlich rückläufig, im signifikant negativen Bereich). Die Kennzahl **Nettofinanzschulden zu EBITDA** wird sich gegenüber der Prognose 2019 aufgrund des stark rückläufigen Konzern-EBITDA und des signifikant negativen Free Cash Flows nochmals beträchtlich erhöhen (Prognose Geschäftsbericht 2019: spürbare Erhöhung). Die **Eigenkapitalquote** wird sich aufgrund der Erhöhung der Brutto-Finanzschulden sowie des Jahresfehlbetrages entgegen der im Kapitel „Geschäftsausblick“ des Konzern-Lageberichts 2019 ab Seite 128 abgegebenen Prognose spürbar rückläufig entwickeln (Prognose Geschäftsbericht 2019: in etwa auf dem Niveau des Bilanzstichtags 2019).

Prognostizierte nichtfinanzielle Leistungsindikatoren 2020

Aufgrund der konzernweit signifikant rückläufigen Verkehrszahlen kann die Prognose der nichtfinanziellen Leistungsindikatoren für das Geschäftsjahr 2020 zum Großteil nicht gehalten werden.

Zum jetzigen Zeitpunkt ist nicht entschieden, ob die Konzern-Flughäfen eine Passagierzufriedenheit erheben werden. Da bisher keine Befragungen durchgeführt wurden, ist es dem Vorstand nicht möglich, aktualisierte Prognosen für die **Globalzufriedenheit** der Passagiere an den Konzern-Flughäfen abzugeben. Die Entwicklung der **Gepäck-Konnektivität** am Flughafen Frankfurt kann aufgrund des deutlich geringeren Gepäck- und Flugaufkommens derzeit ebenfalls nicht prognostiziert werden.

Die **Mitarbeiterzufriedenheit** wird entgegen der Prognose für das Geschäftsjahr 2020 nicht erhoben. Die Entwicklung der **Krankenquote** in Deutschland ist mit Unsicherheiten behaftet, da sich der Großteil der Beschäftigten in Kurzarbeit befindet. Der Vorstand strebt weiterhin eine Stabilisierung der Krankenquote an, insbesondere vor dem Hintergrund der Erwartung des in der

zweiten Jahreshälfte wieder anziehenden Passagieraufkommens in Frankfurt. Nach Berücksichtigung von bereits erfolgten Änderungen sowie natürlicher Fluktuation geht der Vorstand nunmehr von einem leichten Rückgang des Anteils der **Frauen in Führungspositionen** in Deutschland aus (Prognose Geschäftsbericht 2019: leichte Erhöhung).

Die **CO₂-Emissionen** werden sich im Vergleich zur Prognose 2019 aufgrund des signifikant rückläufigen konzernweiten Verkehrsaufkommens spürbar reduzieren (Prognose Geschäftsbericht 2019: in etwa auf Vorjahresniveau).

Soweit es sich nicht um historische Feststellungen, sondern um zukunftsbezogene Aussagen handelt, basieren diese Aussagen auf einer Reihe von Annahmen über zukünftige Ereignisse und unterliegen einer Reihe von Unwägbarkeiten und anderen Faktoren, von denen viele außerhalb der Einflussmöglichkeiten der Fraport AG Frankfurt Airport Services Worldwide liegen und die dazu führen könnten, dass die tatsächlichen Ergebnisse wesentlich von den Aussagen abweichen. Zu diesen Faktoren gehören nicht ausschließlich, aber unter anderem, die Wettbewerbskräfte in liberalisierten Märkten, regulatorische Änderungen, der Erfolg der Geschäftstätigkeit sowie wesentlich ungünstigere wirtschaftliche Rahmenbedingungen auf den Märkten, auf denen die Fraport AG Frankfurt Airport Services Worldwide und ihre Konzern-Gesellschaften tätig sind. Der Leser wird darauf hingewiesen, diesen zukunftsbezogenen Aussagen keine unangemessen hohe Zuverlässigkeit beizumessen.

Konzern-Zwischenabschluss

Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung (nach IFRS)

in Mio €	6M 2020	6M 2019	Q2 2020	Q2 2019
Umsatzerlöse	910,6	1.783,0	249,5	979,2
Veränderungen des Bestands an unfertigen Leistungen	1,0	0,2	0,8	0,0
Andere aktivierte Eigenleistungen	18,5	18,2	8,9	9,4
Sonstige betriebliche Erträge	25,0	23,3	13,9	5,8
Gesamtleistung	955,1	1.824,7	273,1	994,4
Materialaufwand	-366,3	-612,3	-144,0	-324,1
Personalaufwand	-497,2	-618,5	-204,6	-318,4
Sonstige betriebliche Aufwendungen	-69,0	-82,4	-31,0	-41,0
EBITDA	22,6	511,5	-106,5	310,9
Abschreibungen	-232,8	-232,4	-116,0	-117,9
EBIT/Betriebliches Ergebnis	-210,2	279,1	-222,5	193,0
Zinserträge	14,5	20,1	7,3	11,2
Zinsaufwendungen	-86,0	-105,1	-38,1	-55,2
Ergebnis aus At-Equity-bewerteten Unternehmen	-45,9	16,1	-25,3	26,9
Sonstiges Finanzergebnis	18,7	4,6	17,3	2,4
Finanzergebnis	-98,7	-64,3	-38,8	-14,7
EBT/Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit	-308,9	214,8	-261,3	178,3
Ertragsteuern	77,5	-49,9	65,6	-41,4
Konzern-Ergebnis	-231,4	164,9	-195,7	136,9
davon Gewinnanteil „Nicht beherrschende Anteile“	-20,1	7,7	-13,4	10,2
davon Gewinnanteil Gesellschafter Fraport AG	-211,3	157,2	-182,3	126,7
Ergebnis je 10-€-Aktie in €				
unverwässert	-2,29	1,70	-1,97	1,37
verwässert	-2,28	1,70	-1,97	1,37

Konzern-Gesamtergebnisrechnung (nach IFRS)

in Mio €	6M 2020	6M 2019	Q2 2020	Q2 2019
Konzern-Ergebnis	-231,4	164,9	-195,7	136,9
Neubewertungen von leistungsorientierten Pensionsplänen	1,4	-5,2	1,4	-1,7
(darauf entfallene latente Steuern	-0,4	1,6	-0,4	0,5)
Zum beizulegenden Zeitwert bewertete Eigenkapitalinstrumente	-4,3	15,7	-4,3	14,5
Sonstiges Ergebnis von nach der At-Equity-Methode bewerteten Unternehmen	0,0	0,3	0,0	-0,1
(darauf entfallene latente Steuern	0,0	0,0	0,0	0,1)
Nicht reklassifizierbare Gewinne/Verluste	-3,3	12,4	-3,3	13,3
Marktbewertung von Derivaten				
Erfolgsneutrale Änderungen	-1,9	4,2	0,6	9,8
Realisierte Gewinne (+)/Verluste (-)	-1,3	5,7	0,5	9,6
	-0,6	-1,5	0,1	0,2
(darauf entfallene latente Steuern	0,0	-0,2	-0,1	-0,3)
Zum beizulegenden Zeitwert bewertete Fremdkapitalinstrumente				
Erfolgsneutrale Änderungen	-13,5	4,3	1,7	1,2
Realisierte Gewinne (+)/Verluste (-)	-10,9	0,0	-10,9	0,0
	-2,6	4,3	12,6	1,2
(darauf entfallene latente Steuern	0,8	-1,3	-3,9	-0,3)
Währungsumrechnung ausländischer Tochterunternehmen				
Erfolgsneutrale Änderungen	-87,9	7,6	-25,4	-2,2
Erfolgsneutrale Erträge und Aufwendungen von nach der At-Equity-Methode bewerteten Unternehmen				
Erfolgsneutrale Änderungen	-3,4	1,2	-2,7	-0,5
Realisierte Gewinne (+)/Verluste (-)	0,0	0,0	0,0	0,0
	-3,4	1,2	-2,7	-0,5
(darauf entfallene latente Steuern	0,0	0,0	0,0	0,0)
Reklassifizierbare Gewinne/Verluste	-93,7	10,1	-19,4	-1,9
Sonstiges Ergebnis nach latenten Steuern	-97,0	22,5	-22,7	11,4
Gesamtergebnis	-328,4	187,4	-218,4	148,3
davon entfallen auf „Nicht beherrschende Anteile“	-20,4	6,6	-15,6	8,3
davon entfallen auf Gesellschafter der Fraport AG	-308,0	180,8	-202,8	140,0

Konzern-Bilanz (nach IFRS)

Aktiva

in Mio €	30.6.2020	31.12.2019
Langfristige Vermögenswerte		
Geschäfts- oder Firmenwert	19,3	19,3
Investments in Flughafen-Betreiberprojekte	3.216,2	3.284,1
Sonstige immaterielle Vermögenswerte	125,0	131,1
Sachanlagen	7.045,0	6.837,9
Als Finanzinvestition gehaltene Immobilien	113,0	93,3
Anteile an At-Equity-bewerteten Unternehmen	178,2	242,2
Andere Finanzanlagen	442,7	503,0
Sonstige Forderungen und finanzielle Vermögenswerte	202,3	193,7
Latente Steueransprüche	151,3	78,6
	11.493,0	11.383,2
Kurzfristige Vermögenswerte		
Vorräte	23,7	23,6
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	126,7	203,1
Sonstige Forderungen und finanzielle Vermögenswerte	387,8	203,3
Ertragsteuerforderungen	20,9	25,2
Zahlungsmittel	1.091,3	788,9
	1.650,4	1.244,1
Gesamt	13.143,4	12.627,3

Passiva

in Mio €	30.6.2020	31.12.2019
Eigenkapital		
Gezeichnetes Kapital	923,9	923,9
Kapitalrücklage	598,5	598,5
Gewinnrücklagen	2.612,7	2.920,7
Gesellschaftern der Fraport AG zurechenbares Eigenkapital	4.135,1	4.443,1
Nicht beherrschende Anteile	159,1	180,1
	4.294,2	4.623,2
Langfristige Schulden		
Finanzschulden	6.044,2	4.746,8
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	40,9	41,4
Sonstige Verbindlichkeiten	1.215,6	1.279,4
Latente Steuerverpflichtungen	211,4	212,7
Pensionsverpflichtungen	39,0	40,2
Ertragsteuerrückstellungen	86,7	69,7
Sonstige Rückstellungen	139,3	158,7
	7.777,1	6.548,9
Kurzfristige Schulden		
Finanzschulden	289,6	556,5
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	297,8	297,3
Sonstige Verbindlichkeiten	317,9	347,0
Ertragsteuerrückstellungen	28,2	59,7
Sonstige Rückstellungen	138,6	194,7
	1.072,1	1.455,2
Gesamt	13.143,4	12.627,3

Konzern-Kapitalflussrechnung (nach IFRS)

in Mio €	6M 2020	6M 2019	Q2 2020	Q2 2019
Ergebnisanteil Gesellschafter der Fraport AG	-211,3	157,2	-182,3	126,7
Ergebnisanteil „Nicht beherrschende Anteile“	-20,1	7,7	-13,4	10,2
Berichtigungen für				
Ertragsteuern	-77,5	49,9	-65,6	41,4
Abschreibungen	232,8	232,4	116,0	117,9
Zinsergebnis	71,5	85,0	30,8	44,0
Gewinne/Verluste aus Anlagenabgängen	-0,5	0,2	-0,6	0,2
Sonstiges	-30,8	-18,9	-25,7	-3,4
Veränderungen der Bewertung von nach der At-Equity-Methode bewerteten Unternehmen	45,9	-16,1	25,3	-26,9
Veränderungen der Vorräte	-0,1	0,8	-1,1	0,3
Veränderungen der Forderungen und finanziellen Vermögenswerte	38,1	-40,0	-7,9	-44,2
Veränderungen der Verbindlichkeiten	-36,5	32,3	-33,7	47,1
Veränderungen der Rückstellungen	-72,9	-32,9	-30,9	-21,3
Betrieblicher Bereich	-61,4	457,6	-189,1	292,0
Finanzieller Bereich				
Gezahlte Zinsen	-32,5	-32,6	-26,0	-27,7
Erhaltene Zinsen	11,9	8,8	2,4	4,6
Gezahlte Ertragsteuern	-14,6	-66,3	24,0	-30,4
Mittelab-/zufluss aus laufender Geschäftstätigkeit	-96,6	367,5	-188,7	238,5
Investments in Flughafen-Betreiberprojekte	-156,9	-378,2	-59,2	-200,0
Investitionen in sonstige immaterielle Vermögenswerte	-5,8	-9,1	-2,7	-6,9
Investitionen in Sachanlagen	-357,9	-318,4	-195,4	-96,7
Investitionen in „als Finanzinvestition gehaltene Immobilien“	-18,9	-0,7	-9,2	-0,6
Investitionen in nach der At-Equity-Methode bewertete Unternehmen	-1,2	-0,6	0,0	-0,6
Verkauf von konsolidierten Tochterunternehmen	0,0	4,5	0,0	0,0
Dividenden von nach der At-Equity-Methode bewerteten Unternehmen	1,4	56,6	1,4	18,4
Erlöse aus Anlagenabgängen	0,4	1,7	0,0	1,2
Mittelabfluss aus Investitionstätigkeit ohne Geld- und Wertpapieranlagen	-538,9	-644,2	-265,1	-285,2
Finanzinvestitionen in Wertpapieranlagen und Schuldscheindarlehen	-253,0	-80,5	-245,1	-0,7
Erlöse aus Abgängen von Wertpapieranlagen und Schuldscheindarlehen	144,6	98,8	120,7	55,3
Erhöhung/Reduzierung der Termingeldanlagen mit einer Laufzeit von mehr als drei Monaten	-425,2	-20,6	-335,1	0,2
Mittelabfluss aus Investitionstätigkeit	-1.072,5	-646,5	-724,6	-230,4
An Gesellschafter der Fraport AG gezahlte Dividenden	0,0	-184,8	0,0	-184,8
An „Nicht beherrschende Anteile“ gezahlte Dividenden	-0,6	-1,1	-0,6	-1,1
Transaktionen mit „Nicht beherrschende Anteile“	0,0	-40,3	0,0	-40,3
Einzahlungen aus der Aufnahme von langfristigen Finanzschulden	1.454,3	790,8	926,1	201,4
Rückzahlung von langfristigen Finanzschulden	-58,8	-211,3	-2,1	-89,6
Veränderung der kurzfristigen Finanzschulden	-329,4	-102,8	-240,3	33,9
Mittelzu-/abfluss aus Finanzierungstätigkeit	1.065,5	250,5	683,1	-80,5
Veränderung der Finanzmittel mit Verfügungsbeschränkung	17,4	30,1	17,1	-5,2
Veränderung des Finanzmittelbestands	-86,2	1,6	-213,1	-77,6
Finanzmittelbestand zum 1. Januar beziehungsweise 1. April	543,5	598,2	659,7	682,8
Währungsbedingte Veränderungen des Finanzmittelbestands	-19,2	4,1	-8,5	-1,3
Finanzmittelbestand zum 30. Juni	438,1	603,9	438,1	603,9

Konzern-Eigenkapitalveränderungsrechnung (nach IFRS)

in Mio €	Gezeichnetes Kapital	Kapitalrücklage
Stand 1.1.2020	923,9	598,5
Währungsänderungen	-	-
Erfolgsneutrale Erträge und Aufwendungen von nach der At-Equity-Methode bewerteten Unternehmen	-	-
Neubewertungen von leistungsorientierten Pensionsplänen	-	-
Zum beizulegenden Zeitwert bewertete Eigenkapitalinstrumente	-	-
Zum beizulegenden Zeitwert bewertete Fremdkapitalinstrumente	-	-
Marktbewertung von Derivaten	-	-
Sonstiges Ergebnis	-	-
Ausschüttungen	-	-
Konzern-Ergebnis	-	-
Stand 30.6.2020	923,9	598,5
Stand 1.1.2019	923,9	598,5
Währungsänderungen	-	-
Erfolgsneutrale Erträge und Aufwendungen von nach der At-Equity-Methode bewerteten Unternehmen	-	-
Neubewertungen von leistungsorientierten Pensionsplänen	-	-
Zum beizulegenden Zeitwert bewertete Eigenkapitalinstrumente	-	-
Zum beizulegenden Zeitwert bewertete Fremdkapitalinstrumente	-	-
Marktbewertung von Derivaten	-	-
Sonstiges Ergebnis	-	-
Ausschüttungen	-	-
Konzern-Ergebnis	-	-
Transaktionen mit „Nicht beherrschende Anteile“	-	-
Stand 30.6.2019	923,9	598,5

Gewinnrücklagen	Währungsrücklage	Finanzinstrumente	Gewinnrücklagen insgesamt	Gesellschaftern der Fraport AG zurechenbares Eigenkapital	Nicht beherrschende Anteile	Eigenkapital gesamt
2.846,0	-12,6	87,3	2.920,7	4.443,1	180,1	4.623,2
-	-88,0	-	-88,0	-88,0	0,1	-87,9
-	-3,4	-	-3,4	-3,4	-	-3,4
1,0	-	-	1,0	1,0	-	1,0
-	-	-4,3	-4,3	-4,3	-	-4,3
-	-	-1,8	-1,8	-1,8	-	-1,8
-	-	-0,2	-0,2	-0,2	-0,4	-0,6
1,0	-91,4	-6,3	-96,7	-96,7	-0,3	-97,0
-	-	-	-	-	-0,6	-0,6
-211,3	-	-	-211,3	-211,3	-20,1	-231,4
2.635,7	-104,0	81,0	2.612,7	4.135,1	159,1	4.294,2
2.622,9	-11,9	46,9	2.657,9	4.180,3	187,7	4.368,0
-	7,3	-	7,3	7,3	0,3	7,6
0,3	1,2	-	1,5	1,5	-	1,5
-3,6	-	-	-3,6	-3,6	-	-3,6
-	-	15,7	15,7	15,7	-	15,7
-	-	3,0	3,0	3,0	-	3,0
-	-	-0,3	-0,3	-0,3	-1,4	-1,7
-3,3	8,5	18,4	23,6	23,6	-1,1	22,5
-184,8	-	-	-184,8	-184,8	-1,1	-185,9
157,2	-	-	157,2	157,2	7,7	164,9
-8,0	-	-	-8,0	-8,0	-32,3	-40,3
2.584,0	-3,4	65,3	2.645,9	4.168,3	160,9	4.329,2

Segment-Berichterstattung (nach IFRS)

in Mio €		Aviation	Retail & Real Estate	Ground Handling	International Activities & Services	Überleitung	Konzern
Umsatzerlöse	6M 2020	251,6	157,5	182,1	319,4	–	910,6
	6M 2019	494,7	241,3	345,2	701,8	–	1.783,0
Sonstige Erträge	6M 2020	15,6	15,2	6,6	7,1	–	44,5
	6M 2019	14,4	17,9	4,2	5,2	–	41,7
Erträge mit Dritten	6M 2020	267,2	172,7	188,7	326,5	–	955,1
	6M 2019	509,1	259,2	349,4	707,0	–	1.824,7
Intersegmentäre Erträge	6M 2020	43,1	101,1	19,5	171,7	–335,4	–
	6M 2019	40,1	103,7	23,5	192,9	–360,2	–
Erträge gesamt	6M 2020	310,3	273,8	208,2	498,2	–335,4	955,1
	6M 2019	549,2	362,9	372,9	899,9	–360,2	1.824,7
EBITDA	6M 2020	–76,5	123,8	–60,3	35,6	–	22,6
	6M 2019	121,9	196,5	23,6	169,5	–	511,5
Abschreibungsaufwand des Segment-Vermögens	6M 2020	72,2	46,3	21,3	93,0	–	232,8
	6M 2019	78,5	44,5	23,5	85,9	–	232,4
Segment-Ergebnis EBIT	6M 2020	–148,7	77,5	–81,6	–57,4	–	–210,2
	6M 2019	43,4	152,0	0,1	83,6	–	279,1
Buchwerte des Segment-Vermögens	30.6.2020	4.546,2	2.651,4	701,0	5.072,6	172,2	13.143,4
	31.12.2019	4.095,7	2.436,8	645,3	5.345,7	103,8	12.627,3

Ausgewählte Anhangangaben

Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden

Der Konzern-Abschluss 2019 wurde in Übereinstimmung mit den vom International Accounting Standards Board (IASB) herausgegebenen International Financial Reporting Standards (IFRS) und deren Interpretationen durch das International Financial Reporting Interpretations Committee (IFRS IC), wie sie in der Europäischen Union anzuwenden sind, erstellt. Der vorliegende verkürzte Zwischenabschluss zum 30. Juni 2020 für den Fraport-Konzern wurde in Übereinstimmung mit IAS 34 erstellt. Alle ab dem 1. Januar 2020 geltenden Verlautbarungen des IASB wurden, soweit diese für den Fraport-Konzern von Bedeutung sind, berücksichtigt. Der Zwischenbericht entspricht gleichzeitig auch den Vorgaben des Deutschen Rechnungslegungsstandards Nr. 16 (DRS 16) zur Zwischenberichterstattung.

Hinsichtlich der im Rahmen der Konzern-Rechnungslegung angewendeten Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden wird auf den Geschäftsbericht 2019 verwiesen (siehe Geschäftsbericht 2019 ab Seite 148).

Der Zwischenabschluss wurde keiner prüferischen Durchsicht durch den Abschlussprüfer unterzogen.

Bedeutende Bilanzierungs- und Bewertungseffekte im Zusammenhang mit der Coronavirus-Pandemie

Angesichts des erheblichen Einflusses der Coronavirus-Pandemie auf das operative Geschäft des Fraport-Konzerns erfolgt seit Beginn der Krise eine fortlaufende Analyse und Überwachung möglicher bilanzieller Effekte und der Auswirkungen auf die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Fraport-Konzerns. Nachfolgend werden die wesentlichen Bilanzierungs- und Bewertungseffekte beschrieben, die sich infolge der Entwicklung im ersten Halbjahr 2020 ergaben. Für eine ausführliche Erläuterung der Effekte auf die operative Geschäftstätigkeit wird auf die Darstellung im Konzern-Zwischenlagebericht verwiesen.

Bedeutende Bilanzierungs- und Bewertungseffekte im Zusammenhang mit der Coronavirus-Pandemie

in Mio €	Erläuterung	Bilanzieller Effekt
Ergebniswirksame Effekte		
Expected Credit Loss auf Finanzinstrumente (IFRS 9)	Wertberichtigungen auf Forderungen aus Lieferungen und Leistungen sowie Expected Credit Loss auf Ausleihungen an assoziierte Unternehmen	- 11,9
Fair Value Anpassung finanzielle Verbindlichkeiten (IFRS 9)	Bewertung der Eigenkapital-Option Griechenland; weitere Erläuterungen siehe Kapitel „Angaben zu Buchwerten und beizulegenden Zeitwerten“	+29,9
Personalaufwand (IAS 19/IAS 20)	Ergebniswirksam erfasste Erstattungsansprüche aus Kurzarbeitergeld im Wesentlichen am Standort Frankfurt	rund -45
Wertminderungstests (IAS 36)	Detaillierte Erläuterungen siehe Kapitel „Angaben zu Wertminderungstests nach IAS 36“	-
Ergebnisneutrale Effekte		
Verschiebung/Erläss von Konzessionszahlungen/ Leasingzahlungen (IFRIC 12/IFRS 16)	Stundung beziehungsweise Reduzierung von fixen Konzessionsabgaben bei Konzern-Gesellschaften gemäß IFRIC 12 sowie Entfall von Mindestleasingzahlungen bei der Konzern-Gesellschaft Fraport USA	+37,7
Fair Value Anpassung der Eigenkapitalinstrumente (IFRS 9)	Bewertung der sonstigen Beteiligung Delhi International Airport Private Ltd.; weitere Erläuterungen siehe Kapitel „Angaben zu Buchwerten und beizulegenden Zeitwerten“	+4,3
Verletzung von Financial Covenants	Aufgrund der Verletzung von Financial Covenants Ausweis von langfristigen Darlehensverbindlichkeiten unter den kurzfristigen Verbindlichkeiten beim assoziierten Unternehmen NCG.	-

Angaben zu Wertminderungstests nach IAS 36

Insbesondere aufgrund des in 2020 durch die Coronavirus-Pandemie erheblich verschlechterten Marktumfelds und der sich daraus ergebenden negativen Auswirkungen auf die Ergebnisprognose 2020 hat Fraport die Werthaltigkeit von Vermögenswerten in Übereinstimmung mit IAS 36.12 und IAS 36.13. geprüft.

Die Bestimmung des Nutzungswerts beruhte dabei grundsätzlich auf Cash-Flow-Prognosen auf Basis der vom Vorstand in 2019 genehmigten Planung der Jahre 2020 bis 2024 und der Langfristplanung bis 2030 oder bei Investments in Flughafen-Betreiberprojekte sowie sonstigen Konzessions- und Betreiberrechten über die jeweilige Vertragslaufzeit. Die Mittelfristplanung bis 2023 wurde als Reaktion auf die aktuelle Verkehrsentwicklung an den Konzern-Flughäfen zum Stichtag 30. Juni 2020 angepasst, wobei die Schätzung für die Mittelfristplanung erheblichen Unsicherheiten unterliegt. Da Fraport langfristig von einer Erholung und einem

weiteren Wachstum des Luftverkehrs ausgeht, wurden die langfristigen Cash-Flow-Prognosen für Zwecke der Prüfung der Werthaltigkeit der bei Fraport langfristig gebundenen Vermögenswerte unverändert übernommen.

Für die Anpassungen der Mittelfristplanung wurden Annahmen zur mittelfristigen Entwicklung des zukünftigen Passagieraufkommens und dessen Auswirkungen auf die Cash Flows der zahlungsmittelgenerierenden Einheiten getroffen. Entsprechend dem weiteren Verlauf der Coronavirus-Pandemie unterliegen auch die getroffenen Annahmen zur Entwicklung des Passagieraufkommens und die daraus resultierenden Cash-Flow-Erwartungen erheblichen Unsicherheiten. Sie können zum Stichtag 30. Juni 2020 daher von der Prognosefähigkeit und -genauigkeit nicht vergleichbar mit einer detaillierten Planungsrechnung in einem von der Coronavirus-Pandemie unveränderten Marktumfeld sein.

In der ewigen Rente wird weiterhin eine sich an der ursprünglichen Planung orientierende Wachstumsrate von 1,0 % verwendet, die die langfristig erwartete Erholung des Luftverkehrs widerspiegelt. Als Abzinsungsfaktor wurde ein länderindividueller, gewichteter, durchschnittlicher Kapitalkostensatz (WACC) nach Steuern von 4,4 % bis 10,35 % verwendet.

Die Überprüfung der Werthaltigkeit der zahlungsmittelgenerierenden Einheiten führte zum 30. Juni 2020 zu keinem Wertminderungsbedarf der langfristigen Vermögenswerte.

Die wichtigsten zukunftsbezogenen Annahmen betreffen Abzinsungssatz und Cash Flows. Es besteht das Risiko, dass bei erforderlicher Änderung dieser Annahmen zu den folgenden Stichtagen eine möglicherweise auch wesentliche Anpassung der Buchwerte erforderlich werden könnte. Anhand einer Sensitivitätsanalyse wurde getestet, ob eine Erhöhung des Abzinsungssatzes nach Steuern um 0,5 Prozentpunkte beziehungsweise Reduktion der Cash Flows um 5 % einen Abwertungsbedarf nach sich ziehen würde. Bei einer Erhöhung des Abzinsungssatzes um 0,5 Prozentpunkte würde sich für die zahlungsmittelgenerierenden Einheiten Flughafenbetrieb beziehungsweise Rampe/Passage der Fraport AG ein Abwertungsbedarf von rund 600 Mio € ergeben. Für alle anderen zahlungsmittelgenerierenden Einheiten ergibt sich weder bei einer entsprechenden Erhöhung des Abzinsungssatzes noch bei der entsprechenden Verringerung der Cash Flows ein Abwertungsbedarf.

Angaben zu Buchwerten und beizulegenden Zeitwerten

Die folgenden Tabellen stellen die Buchwerte sowie die beizulegenden Zeitwerte der Finanzinstrumente zum 30. Juni 2020 beziehungsweise zum 31. Dezember 2019 dar:

Finanzinstrumente zum 30. Juni 2020

In Mio €	Buchwert				Fair Value	Bewertungsstufen im Sinne des IFRS 13		
	Zu fortgeführten Anschaffungskosten	FVOCI (ohne Recycling)	FVOCI (mit Recycling)	FVTPL		Stufe 1 Börsenpreise	Stufe 2 Abgeleitete Preise	Stufe 3 Nicht ableitbare Preise
Finanzielle Vermögenswerte								
Zahlungsmittel	1.091,3				1.091,3	n.a.	n.a.	n.a.
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	126,7				126,7	n.a.	n.a.	n.a.
Sonstige finanzielle Forderungen und Vermögenswerte	83,2				95,8		19,7	76,1
Kurzfristige Wertpapiere			237,5		237,5	52,5	185,0	
Andere Finanzanlagen								
Langfristige Wertpapiere			236,6		236,6	236,6		
Sonstige Beteiligungen		127,6			127,6			127,6
Ausleihungen an Gemeinschaftsunternehmen	11,6				11,6		11,6	
Ausleihungen an assoziierte Unternehmen	76,1				91,1			91,1
Sonstige Ausleihungen	0,1				0,1		0,1	
Summe	1.389,0	127,6	474,1	0,0	2.018,3	289,1	216,4	294,8
Finanzielle Verbindlichkeiten								
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	338,7				342,0		342,0	
Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten	977,8				1.173,2		1.173,2	
Finanzschulden	6.333,8				6.268,5	206,5	6.062,0	
Derivative finanzielle Verbindlichkeiten								
Hedging Derivate					11,9		11,9	
Übrige Derivate				6,9	6,9		6,9	
Eigenkapital-Option				17,0	17,0			17,0
Summe	7.650,3	0,0	0,0	23,9	7.819,5	206,5	7.596,0	17,0

Finanzinstrumente zum 31. Dezember 2019

In Mio €	Buchwert				Fair Value	Bewertungsstufen im Sinne des IFRS 13		
	Zu fortgeführten Anschaffungskosten	FVOCI (ohne Recycling)	FVOCI (mit Recycling)	FVTPL		Stufe 1 Börsenpreise	Stufe 2 Abgeleitete Preise	Stufe 3 Nicht ableitbare Preise
Finanzielle Vermögenswerte								
Zahlungsmittel	788,9				788,9	n.a.	n.a.	n.a.
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	203,1				203,1	n.a.	n.a.	n.a.
Sonstige finanzielle Forderungen und Vermögenswerte	96,3				106,7		34,6	72,1
Kurzfristige Wertpapiere			80,3		80,3	50,3	30,0	
Andere Finanzanlagen								
Langfristige Wertpapiere			283,5		283,5	283,5		
Sonstige Beteiligungen		131,9			131,9			131,9
Ausleihungen an Gemeinschaftsunternehmen	11,9				11,9		11,9	
Ausleihungen an assoziierte Unternehmen	84,8				99,1			99,1
Sonstige Ausleihungen	0,1				0,1		0,1	
Gesamt	1.185,1	131,9	363,8	0,0	1.705,5	333,8	76,6	303,1
Finanzielle Verbindlichkeiten								
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	338,7				342,1		342,1	
Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten	1.025,8				1.283,4		1.283,4	
Finanzschulden	5.303,3				5.464,5	214,0	5.250,5	
Derivative finanzielle Verbindlichkeiten								
Hedging Derivate					11,0		11,0	
Übrige Derivate				9,0	9,0		9,0	
Eigenkapital-Option				46,9	46,9			46,9
Gesamt	6.667,8	0,0	0,0	55,9	7.156,9	214,0	6.896,0	46,9

Aufgrund der kurzen Laufzeiten entsprechen die Buchwerte der Zahlungsmittel, der Forderungen aus Lieferungen und Leistungen sowie der kurzfristigen sonstigen finanziellen Forderungen und Vermögenswerte zum Abschlussstichtag dem beizulegenden Zeitwert. In den übrigen sonstigen finanziellen Forderungen und Vermögenswerten enthalten sind Schuldscheindarlehen mit einer Restlaufzeit von weniger als einem Jahr. Aufgrund eines fehlenden aktiven Markts liegen keine Informationen zu Risikoprämien der jeweiligen Emittenten vor. Da die Schuldscheindarlehen überwiegend variabel verzinslich sind, wurde der Buchwert als verlässlichste Größe für den beizulegenden Zeitwert herangezogen.

Die beizulegenden Zeitwerte der börsennotierten Wertpapiere entsprechen den Börsenkursen zum Abschlussstichtag. Die Bewertung der nicht börsennotierten Wertpapiere erfolgte zu Marktdaten des Bewertungsstichtags unter Verwendung von zuverlässigen und spezialisierten Quellen und Datenanbietern. Es werden allgemein anerkannte Bewertungsmodelle zugrunde gelegt.

Die beizulegenden Zeitwerte von Ausleihungen an Gemeinschaftsunternehmen und assoziierte Unternehmen sowie die langfristigen sonstigen finanziellen Vermögenswerte werden als Barwert der zukünftigen Cash Flows ermittelt. Die Abzinsung erfolgt unter Anwendung des zum Bilanzstichtag aktuellen, laufzeitadäquaten Zinssatzes. Der beizulegende Zeitwert des Darlehens einschließlich Zinsforderungen an die NCG wird im Wesentlichen durch Cash-Flow-Prognosen sowie durch die Zinssatzentwicklung beeinflusst.

Die Buchwerte der sonstigen Ausleihungen entsprechen jeweils den beizulegenden Zeitwerten. Ein Teil der sonstigen Ausleihungen unterliegt einer marktüblichen Verzinsung, sodass hier der Buchwert eine verlässliche Größe des beizulegenden Zeitwerts darstellt.

Langfristige Verbindlichkeiten werden zum Barwert angesetzt. Für die Ermittlung des beizulegenden Zeitwerts werden die jeweiligen Zahlungsmittelabflüsse mit dem fristenkongruenten Zinssatz und dem Fraport-Kreditrisiko zum Stichtag diskontiert. Die Buchwerte der kurzfristigen Verbindlichkeiten entsprechen den beizulegenden Zeitwerten. Bei festverzinslichen Darlehen, die zum Laufzeitende prolongiert werden, besteht ein allgemeines Zinsänderungsrisiko.

Zur Ermittlung der beizulegenden Zeitwerte der Finanzschulden werden die zukünftig erwarteten Zahlungsströme auf Basis der zum Stichtag gültigen Zinsstrukturkurve bestimmt und diskontiert. Den Zahlungsströmen wird die zum Abschlussstichtag marktgerechte und laufzeitadäquate Risikoprämie des jeweiligen Darlehensnehmers hinzugerechnet.

Bei den derivativen Finanzinstrumenten handelt es sich um Zinssicherungsgeschäfte, wovon zwei Geschäfte Floors enthalten. Die beizulegenden Zeitwerte dieser Zinsswaps werden auf Basis abgezinster, zukünftig erwarteter Cash Flows ermittelt, wobei lauffzeitadäquate Marktzinssätze verwendet werden. Die Berechnung der Marktwerte der Floors basieren auf einem marktgängigen Optionspreismodell.

Die der Stufe 3 zugeordneten sonstigen Beteiligungen betreffen die Anteile an der Delhi International Airport Private Ltd. Der beizulegende Zeitwert wird auf Basis einer Discounted-Cash-Flow-Bewertung ermittelt. Die Eigenkapital-Option in Stufe 3 bezieht sich auf Anteile an Fraport Greece A und Fraport Greece B. Fraport hat eine Stillhalterposition. Ein Mitgesellschafter hat die Möglichkeit, die Option auf Eigenkapitalanteile einmalig in den nächsten vier Jahren auszuüben.

Bei den wesentlichen nicht beobachtbaren Inputfaktoren, sowohl für die Eigenkapital-Option als auch für die Anteile an der Delhi International Airport Private Ltd, handelt es sich für die Ermittlung des beizulegenden Zeitwerts um die prognostizierten Cash Flows – die auf den künftigen Einnahmen und den geplanten Investitionen der Gesellschaft basieren – sowie den verwendeten Abzinsungsfaktor. Als Abzinsungsfaktor diente der WACC, ein länderindividueller, gewichteter, durchschnittlicher Kapitalkostensatz nach Steuern.

Herleitung Fair Value Stufe 3 (durch Bewertungsmethoden ermittelt) (30. Juni 2020)

in Mio €	1. Januar 2020	Zugänge	Gewinne/ Verluste in der GuV	Umgliederung in Stufe 3	Gewinne/ Verluste im OCI	30. Juni 2020
Eigenkapital-Option	-46,9	0,0	29,9	0,0	0,0	-17,0
Sonstige Beteiligungen	131,6	0,0	0,0	0,0	-4,3	127,3

Zum 31. Dezember 2019 ergab sich folgende Herleitung der Fair Values Stufe 3:

Herleitung Fair Value Stufe 3 (durch Bewertungsmethoden ermittelt) (31. Dezember 2019)

in Mio €	1. Januar 2019	Zugänge	Gewinne/ Verluste in der GuV	Umgliederung in Stufe 3	Gewinne/ Verluste im OCI	31. Dezember 2019
Eigenkapital-Option	-45,6	0,0	-1,3	0,0	0,0	-46,9
Sonstige Beteiligungen	94,3	0,0	0,0	0,0	37,3	131,6

Bei Veränderungen der Annahmen würden sich folgende beizulegende Zeitwerte ergeben:

Sensitivitäten (30. Juni 2020)

in Mio €	Sensitivitäten in nicht beobachtbaren Parametern				Sensitivitäten in der Währung (INR)		
	Diskontierungssatz		Wachstumsprognose		+0,5 %	-0,5 %	
	+0,5 %	-0,5 %	+0,5 %	-0,5 %			
Eigenkapital-Option	6,7 %	-7,4	-30,0	-19,3	-14,9	n.a.	n.a.
Sonstige Beteiligungen	10,3 %	102,2	155,8	134,1	120,4	126,7	127,9

Die Sensitivitäten der beizulegenden Zeitwerte entwickelten sich zum 31. Dezember 2019 wie folgt:

Sensitivitäten (31. Dezember 2019)

in Mio €	Sensitivitäten in nicht beobachtbaren Parametern				Sensitivitäten in der Währung (INR)		
	Diskontierungssatz		Wachstumsprognose		+0,5 %	-0,5 %	
	+0,5 %	-0,5 %	+0,5 %	-0,5 %			
Eigenkapital-Option	6,3 %	-33,6	-61,8	-49,5	-44,3	n.a.	n.a.
Sonstige Beteiligungen	10,4 %	105,6	161,2	133,7	129,5	130,9	132,2

Angaben zu Umsatzerlösen

Umsatzerlöse

in Mio €	6M 2020	6M 2019
Aviation		
Flughafentgelte	176,5	389,4
Sicherheitsdienstleistungen	58,8	80,6
Übrige Umsatzerlöse	16,3	24,7
	251,6	494,7
Retail & Real Estate		
Real Estate	79,8	82,7
Retail	48,1	104,3
Parkierung	26,4	50,0
Übrige Umsatzerlöse	3,2	4,3
	157,5	241,3
Ground Handling		
Bodenverkehrsdienste	98,0	174,4
Infrastrukturentgelte	72,9	157,4
Übrige Umsatzerlöse	11,2	13,4
	182,1	345,2
International Activities & Services		
Aviation	77,4	228,8
Non-Aviation	124,9	203,9
Umsatzerlöse aus IFRIC 12	117,1	269,1
	319,4	701,8
Gesamt	910,6	1.783,0

Zur Erläuterung der Umsatzerlöse des Konzerns beziehungsweise der Segmente wird auf den Konzern-Zwischenlagebericht, Kapitel „Ertragslage Konzern“ verwiesen.

Die Umsatzerlöse des Segments International Activities & Services gliedern sich in die Bereiche Aviation und Non-Aviation sowie Auftragserlöse aus Bau- und Ausbauleistungen im Zusammenhang mit Flughafen-Betreiberprojekten. Die Aviation-Erlöse umfassen insbesondere die Umsätze aus Flughafentgelten sowie Sicherheitsdienstleistungen (77,4 Mio €, 6M 2019: 228,8 Mio €). Die Umsatzerlöse im Bereich Non-Aviation resultieren in Höhe von 70,8 Mio € (6M 2019: 122,0 Mio €) aus Retail- und Real-Estate-Aktivitäten sowie Parkierung. Darüber hinaus entfallen 21,5 Mio € (6M 2019: 40,6 Mio €) auf Infrastrukturentgelte und Bodenverkehrsdienste. Die Auftragserlöse aus Bau- und Ausbauleistungen im Zusammenhang mit Flughafen-Betreiberprojekten in Höhe von 117,1 Mio € (6M 2019: 269,1 Mio €) betreffen Griechenland (50,5 Mio €, 6M 2019: 103,1 Mio €), Lima (34,7 Mio €, 6M 2019: 46,7 Mio €) sowie Fortaleza und Porto Alegre (31,9 Mio €, 6M 2019: 119,3 Mio €).

Die Umsatzerlöse in Höhe von 910,6 Mio € (6M 2019: 1.783,0 Mio €) resultieren mit 592,3 Mio € (6M 2019: 1.205,9 Mio €) aus Verträgen mit Kunden gemäß IFRS 15. Die weiteren Umsatzerlöse betreffen insbesondere Auftragserlöse aus Bau- und Ausbauleistungen gemäß IFRIC 12 sowie Erlöse aus Mieten und sonstigen Leasingverhältnissen.

Konsolidierungskreis

Im Dezember 2019 hat die Fraport USA Inc., Pittsburgh, USA, den Zuschlag für das Centermanagement im Terminal B des Flughafens Newark Liberty International Airport erhalten. Die Geschäftsaktivitäten wurden von der am 20. Januar 2020 gegründeten Gesellschaft Fraport Newark LLC übernommen.

Der Konsolidierungskreis des Fraport-Konzerns im weiteren Sinne umfasste zum 30. Juni 2020 insgesamt 74 Gesellschaften.

Angaben über Beziehungen zu nahestehenden Unternehmen und Personen

Wesentliche Veränderungen hinsichtlich Art und Umfang haben sich zum 30. Juni 2020 nicht ergeben. Weiterhin bestehen, wie im Konzern-Anhang des Geschäftsberichts 2019 unter Tz. 47 (siehe Geschäftsbericht 2019 ab Seite 205) dargestellt, zahlreiche Geschäftsbeziehungen zu nahestehenden Unternehmen und Personen, die unverändert zu marktüblichen Bedingungen abgewickelt werden.

Angaben über die Vorgehensweise zur Ermittlung der Ertragsteuern

Die Ertragsteuern werden in der Zwischenberichtsperiode auf der Grundlage der besten Schätzung des gewichteten durchschnittlichen jährlichen Ertragsteuersatzes erfasst, der für das Gesamtjahr erwartet wird.

Angaben zur Berechnung des Ergebnisses je Aktie

Für die Berechnung des Ergebnisses je Aktie wurden folgende Parameter zugrunde gelegt:

Ergebnis je Aktie

	6M 2020	6M 2020	6M 2019	6M 2019
	unverwässert	verwässert	unverwässert	verwässert
Gesellschaftern der Fraport AG zurechenbares Konzern-Ergebnis in Mio €	-211,3	-211,3	157,2	157,2
Gewichtete Aktienanzahl	92.391.339	92.741.339	92.391.339	92.741.339
Ergebnis je 10 €-Aktie in €	-2,29	-2,28	1,70	1,70

	Q2 2020	Q2 2020	Q2 2019	Q2 2019
	unverwässert	verwässert	unverwässert	verwässert
Gesellschaftern der Fraport AG zurechenbares Konzern-Ergebnis in Mio €	-182,3	-182,3	126,7	126,7
Gewichtete Aktienanzahl	92.391.339	92.741.339	92.391.339	92.741.339
Ergebnis je 10 €-Aktie in €	-1,97	-1,97	1,37	1,37

Angaben zur Entwicklung des Eigenkapitals

Die Aufgliederung und Entwicklung des Eigenkapitals vom 1. Januar bis zum 30. Juni 2020 ist in der Eigenkapitalveränderungsrechnung des Konzern-Zwischenabschlusses zum 30. Juni 2020 dargestellt. Die Eigenkapitalveränderungsrechnung beinhaltet ebenfalls eine Darstellung der Vorjahresentwicklung.

Haftungsverhältnisse und sonstige finanzielle Verpflichtungen

Im Vergleich zum 31. Dezember 2019 hat sich der Bestand des Bestellobligos, bezogen auf die Investitionen in das Anlagevermögen von 1.748,2 Mio €, um 16,6 Mio € auf 1.731,6 Mio € zum 30. Juni 2020 verringert.

Bei den Haftungsverhältnissen und sonstigen finanziellen Verpflichtungen haben sich währungskursbereinigt zum 30. Juni 2020 gegenüber dem 31. Dezember 2019 keine wesentlichen Veränderungen ergeben.

Versicherung der gesetzlichen Vertreter

Wir versichern nach bestem Wissen, dass gemäß den anzuwendenden Rechnungslegungsgrundsätzen für die Zwischenberichterstattung der Konzern-Zwischenabschluss ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Konzerns vermittelt und im Konzern-Zwischenlagebericht der Geschäftsverlauf einschließlich des Geschäftsergebnisses und die Lage des Konzerns so dargestellt sind, dass ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild vermittelt wird, sowie die wesentlichen Chancen und Risiken der voraussichtlichen Entwicklung des Konzerns im verbleibenden Geschäftsjahr beschrieben sind.

Frankfurt am Main, den 4. August 2020

Fraport AG
Frankfurt Airport Services Worldwide

Der Vorstand

Dr. Schulte

Giesen

Müller

Dr. Prümm

Dr. Zieschang

Weiterführende Informationen zu den verwendeten Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden finden Sie im aktuellen Geschäftsbericht unter www.fraport.com/publikationen.

Finanzkalender 2020/2021

Mittwoch, 4. November 2020

Quartalsmitteilung Q3/9M 2020, Online-Veröffentlichung, virtuelle Bilanzpressekonferenz, Telefonkonferenz mit Analysten und Investoren

Dienstag, 16. März 2021

Geschäftsbericht 2021, Online-Veröffentlichung, Bilanzpressekonferenz, Telefonkonferenz mit Analysten und Investoren

Dienstag, 11. Mai 2021

Quartalsmitteilung Q1 2021, Online-Veröffentlichung, Telefonkonferenz mit Analysten und Investoren

Dienstag, 1. Juni 2021

Hauptversammlung 2021, Frankfurt am Main

Dienstag, 3. August 2021

Halbjahresbericht Q2/6M 2021, Online-Veröffentlichung, Telefonkonferenz mit Analysten und Investoren

Dienstag, 9. November 2021

Quartalsmitteilung Q3/9M 2021, Online-Veröffentlichung, Bilanzpressekonferenz, Telefonkonferenz mit Analysten und Investoren

Verkehrskalender 2020/2021

(Online-Veröffentlichung)

Donnerstag, 13. August 2020

Juli 2020

Freitag, 11. September 2020

August 2020

Dienstag, 13. Oktober 2020

September 2020/9M 2020

Donnerstag, 12. November 2020

Oktober 2020

Freitag, 11. Dezember 2020

November 2020

Montag, 18. Januar 2021

Dezember 2020/GJ 2020

Donnerstag, 11. Februar 2021

Januar 2021

Donnerstag, 11. März 2021

Februar 2021

Donnerstag, 15. April 2021

März 2021/3M 2021

Freitag, 14. Mai 2021

April 2021

Montag, 14. Juni 2021

Mai 2021

Dienstag, 13. Juli 2021

Juni 2021/6M 2021

Donnerstag, 12. August 2021

Juli 2021

Montag, 13. September 2021

August 2021

Mittwoch, 13. Oktober 2021

September 2021/9M 2021

Donnerstag, 11. November 2021

Oktober 2021

Montag, 13. Dezember 2021

November 2021

Montag, 17. Januar 2022

Dezember 2021/GJ 2021

Impressum

Herausgeber

Fraport AG Frankfurt Airport Services Worldwide
60547 Frankfurt am Main
Deutschland
www.fraport.com

Kontakt Investor Relations

Fraport AG
Christoph Nanke
Finanzen & Investor Relations
Telefon: + 49 69 690-74840
Telefax: + 49 69 690-74843
E-Mail: investor.relations@fraport.de
www.meet-ir.de

Layout

Der Bericht wurde mit dem System SmartNotes erstellt.

Redaktionsschluss

3. August 2020

Sprachgebrauch

Aus Gründen der besseren Lesbarkeit des Berichts wird vorwiegend die männliche Sprachform verwendet. Diese schließt die weibliche Sprachform ein.

Rundungshinweis

Bei der Verwendung von gerundeten Beträgen und Prozentangaben können aufgrund kaufmännischer Rundung geringe Abweichungen auftreten.