



Bundesministerium
für Wirtschaft
und Energie



MITTELSTAND
GLOBAL
MARKTERSCHLIESSUNGS-
PROGRAMM FÜR KMU



BAUWIRTSCHAFT KENIA

Zielmarktanalyse, Oktober 2021



Delegation of German Industry
and Commerce for Eastern Africa
Delegation der Deutschen
Wirtschaft für Ostafrika

Impressum

Redaktion

AHK Services Eastern Africa Ltd.

Text und Redaktion

AHK Services Eastern Africa Ltd.

Gestaltung und Produktion

AHK Services Eastern Africa Ltd.

Erstellt durch Georg Pflomm, Carl Kibwage und Mercy Kathuku

Stand

Oktober 2021

Bildnachweis

Pixabay

Die Studie wurde im Rahmen des BMWi-Markterschließungsprogramms für das Projekt Geschäftsanbahnungsreise Bauwirtschaft Kenia erstellt.

Herausgeber

AHK Services Eastern Africa Ltd., die Dienstleistungsgesellschaft
der Delegation der Deutschen Wirtschaft für Ostafrika (AHK für Ostafrika)
West Park Suites, Ojjo Road, Parklands
P.O. Box 19016, 00100 Nairobi, Kenia

Das Werk, einschließlich aller seiner Teile, ist urheberrechtlich geschützt. Die Zielmarktanalyse steht der Germany Trade & Invest GmbH sowie geeigneten Dritten zur unentgeltlichen Verwertung zur Verfügung.

Sämtliche Inhalte wurden mit größtmöglicher Sorgfalt und nach bestem Wissen erstellt. Der Herausgeber übernimmt keine Gewähr für die Aktualität, Richtigkeit, Vollständigkeit oder Qualität der bereitgestellten Informationen. Für Schäden materieller oder immaterieller Art, die durch die Nutzung oder Nichtnutzung der dargebotenen Informationen unmittelbar oder mittelbar verursacht werden, haftet der Herausgeber nicht, sofern ihm nicht nachweislich vorsätzliches oder grob fahrlässiges Verschulden zur Last gelegt werden kann.

Inhaltsverzeichnis

1. Zusammenfassung und Vorhabensausrichtung	4
2. Länderprofil Kenia	6
2.1 Politik	6
2.2 Infrastruktur	9
2.3 Wirtschaft	9
2.4 Wirtschaftliche Perspektiven	11
3. Branchenspezifische Informationen.....	13
3.1 Aktuelle Marktsituation	13
3.2 Sektoren.....	16
3.3 Potenzielle Partner und Wettbewerbsumfeld	25
3.4 Marktpotenzial: Stärken und Schwächen	26
4. Rechtliche und politische Rahmenbedingungen	28
4.1 Governance Struktur	28
4.2 Institutionelle Struktur	28
4.3 Regulierungen.....	32
5. Technische und logistische Voraussetzungen, Zollinformationen	33
5.1 Geschäftspraxis	33
5.2 Einfuhrverfahren	33
5.3 Registrierungen	35
6. Markteintrittsstrategien	38
6.1 Eintrittschancen und -hemmnisse	38
6.2 Einstiegs- und Vertriebsinformationen	40
6.3 Finanzierungsmöglichkeiten	41
7. Anhang	44
7.1 Profile der Marktakteure	44
7.2 Abkürzungsverzeichnis	47
7.3 Währungsumrechnung	49
7.4 Tabellenverzeichnis	49
7.5 Abbildungsverzeichnis	49
7.6 Quellen.....	50

1. Zusammenfassung und

Vorhabensausrichtung

Ostafrika und insbesondere Kenia haben sich in den letzten Jahren als Wachstumsgarant auf dem afrikanischen Kontinent herausgestellt. Durch eine hohe politische und wirtschaftliche Stabilität konnten konstant hohe Wachstumsraten erzielt werden. Nach einer durch die Covid-19 Pandemie bedingten Delle 2020 wird für 2021 bereits wieder ein Wirtschaftswachstum von knapp 8% erwartet. Durch das hohe Wirtschaftswachstum gibt es eine rasant wachsende Mittelschicht mit steigender Kaufkraft. Dies in Verbindung mit einem hohen Bevölkerungswachstum von rund 2% und einer Verstärkung haben dazu geführt, dass die kenianische Bauwirtschaft sich exzellent entwickelt hat.

Im vergangenen Jahrzehnt gab es einen regelrechten Bauboom. Zwischen 2010 und 2020 ist das Bruttoinlandsprodukt der Bauwirtschaft um fast 300% gewachsen. Auch andere Indikatoren der Stärke der Bauwirtschaft zeigen ähnlich hohe Wachstumsraten. Das hohe Bevölkerungswachstum, die Verstärkung und die wachsende Kaufkraft der Mittelschicht haben dazu geführt, dass es beim Immobilienbau sowohl für Wohnungen als auch Gewerbe sehr hohe Wachstumsraten gab. Insbesondere bei Wohnungen im gehobenen Preissegment, Einkaufszentren, Hotels und Bürogebäuden wurde im vergangenen Jahrzehnt in einem hohen Maß investiert. Darüber hinaus hat auch die Regierung im Rahmen eines Programms zur Schaffung von bezahlbarem Wohnraum hohe Investitionen in dem Bereich Immobilienbau getätigt. Aber auch die Verkehrsinfrastruktur hat sich sehr gut entwickelt. Die Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur besitzt eine sehr hohe Priorität bei der kenianischen Regierung. Diese hat in den letzten Jahren zahlreiche Großprojekte angeschoben. Beispielsweise wurde eine neue Eisenbahnstrecke gebaut, zahlreiche neue Autobahnen sind geplant und in der Hauptstadt Nairobi werden Umgehungsstraßen und eine neue Stadtautobahn errichtet, außerdem wird das S-Bahn-Netz ausgebaut. Darüber hinaus wird im Norden Kenias ein ganzer Verkehrskorridor bestehend aus einem Tiefseehafen, Flughäfen, zahlreichen Autobahnen, einer Eisenbahnstrecke und Gaspipelines gebaut. Dies alles hat dazu geführt, dass die kenianische Bauwirtschaft im vergangenen Jahrzehnt einen regelrechten Bauboom hingelegt hat und hohe Wachstumsraten erzielen konnte.

Seit einigen Jahren ist allerdings ein langsames Abebben dieses Baubooms zu bemerken. Auch wenn die kenianische Bauwirtschaft in den vergangenen fünf Jahren gewachsen ist, ist dieses Wachstum deutlich geringer als in den fünf Jahren zuvor (2010-2015) ausgefallen. Bei gewerblichen Immobilien und Häusern im mittleren und gehobenen Preissegment gibt es Marktsättigungserscheinungen und teilweise sogar ein Überangebot. Insbesondere im Bereich der Verkehrsinfrastruktur, aber auch bei der Schaffung von bezahlbarem Wohnraum wurde der Bauboom von hohen Investitionen der kenianischen Regierung getragen. Die Schuldenlast des kenianischen Staates ist in den letzten Jahren – nicht nur, aber auch bedingt durch die Covid-19 Pandemie – rasant gestiegen. Es ist fraglich, zu welchem Ausmaß der kenianische Staat in den nächsten Jahren dazu fähig sein wird, große Infrastrukturprojekte zu finanzieren. Aus diesen Gründen ist von einem Abebben des Baubooms auszugehen. Dieser Prozess hat in den vergangenen Jahren bereits begonnen.

Aber trotz dieses Abebbens des Baubooms sind die Aussichten der kenianischen Bauwirtschaft gut bis sehr gut. Der Bauboom wird einer Phase des konsolidierten Wachstums Platz machen. Zumindest kurz- und mittelfristig werden sich die Investitionen der kenianischen Regierung in Verkehrsinfrastruktur nicht verringern. Im Gegenteil, für dieses Jahr ist ein Konjunkturpaket geplant, das der kenianischen

Wirtschaft dabei helfen soll, sich von den wirtschaftlichen Folgen der Covid-19 Pandemie zu erholen. Der Ausbau der Verkehrsinfrastruktur wird einen hohen Stellenwert in diesem Konjunkturpaket haben. Darüber hinaus nutzt die kenianische Regierung zunehmend kreative Finanzierungsmodelle für den Ausbau der Infrastruktur, insbesondere öffentlich-private Partnerschaften. Außerdem werden das hohe Bevölkerungswachstum, die Verstädterung und die wachsende Kaufkraft der Bevölkerung dazu führen, dass es insbesondere in Nairobi, aber auch im Rest Kenias einen stark steigenden Bedarf an Infrastruktur und Immobilien gibt. Auch in Sektoren, in denen es derzeit ein Überangebot gibt, ist in den nächsten Jahren aufgrund dessen deutliches Wachstum zu erwarten. Zusammengefasst lässt sich also sagen, dass die kenianische Bauwirtschaft gute Zukunftsaussichten hat.

Dies führt auch zu Marktchancen für deutsche Unternehmen. Zwar ist für deutsche Unternehmen eine Beteiligung als Hauptauftragnehmer aus verschiedenen Gründen schwierig, viele Geschäftschancen ergeben sich aber auch als Unterauftragnehmer. Außerdem bietet das Anbieten von Produkten, Dienstleistungen und Lösungen zahlreiche Möglichkeiten für deutsche Bauunternehmen. Herauszuheben sind hierbei Beratungsdienstleistungen, wie z.B. Bauplanung, Qualitätsprüfung und -management und Projektleitung. Diese Bereiche bieten hohe Eintrittschancen für deutsche Unternehmen. Im Gegensatz dazu ist der Export von Baumaschinen und Baustoffanlagen von Deutschland nach Kenia rückgängig. Ein für deutsche Unternehmen sehr erfreulicher Trend ist allerdings, dass in der kenianischen Bauwirtschaft zunehmend Lebenszykluskosten und Qualität eine wichtige Rolle spielen und nicht mehr nur auf den Preis geschaut wird. Die kenianische Bauwirtschaft wird in den nächsten Jahren also ein hohes Marktpotential für deutsche Unternehmen bieten.

Diese Zielmarktanalyse gibt nach einem einleitenden Teil mit allgemeinen, vor allem wirtschaftsbezogenen Landesinformationen ausführliche branchenspezifische Informationen und einen Überblick über aktuelle Entwicklungen in der Bauwirtschaft. Hierbei wird insbesondere auf die aktuelle Marktsituation mit Fokus auf die beiden Sektoren Verkehrsinfrastruktur und Immobilienbau, das Wettbewerbsumfeld und das allgemeine Marktpotenzial eingegangen. Folglich werden jeweils politische und rechtliche Rahmenbedingungen sowie die technischen und logistischen Voraussetzungen für einen Markteintritt in die Bauwirtschaft Kenias aufgezeigt. Zuletzt werden Markteintrittsstrategien spezifisch für deutsche Unternehmen erläutert. Hier wird auf Chancen und Herausforderungen für deutsche Unternehmen und Einstiegs- und Vertriebsinformationen sowie Finanzierungsmöglichkeiten hingewiesen. Im Anhang finden sich Profile relevanter Marktakteure und verschiedene Verzeichnisse.

2. Länderprofil Kenia

2.1 Politik

Im Jahr 1963 kam es für Kenia zur Unabhängigkeit von der Kolonialmacht Großbritannien. Die Führung unter dem ersten Präsidenten Jomo Kenyatta bemühte sich, den Übergang friedlich zu gestalten und bewahrte gute Beziehungen sowohl zu Großbritannien als auch den überwiegend britischstämmigen Siedlern im Land. Die aktuelle Regierung (2020) wird von Uhuru Kenyatta, dem Sohn von Jomo Kenyatta (†1978), geführt. Nach mehreren Wahlunruhen zum Anfang des Jahrtausends, vor allem bei den hoch umstrittenen Wahlen 2007, bei denen unter anderem ethnische Belange eine wesentliche Rolle spielten, verlief der folgende Wahlgang im Jahr 2013 weitestgehend ruhig. Im Zuge der Wahlen im Jahr 2017 war das Land teilweise wieder in erhöhtem Unruhezustand: Die nationalen Wahlen werden alle vier Jahre abgehalten und beziehen sich auf sämtliche Ebenen, sowohl national wie auch regional. Insgesamt finden also fünf Wahlen auf einmal statt. 2017 wurde die Präsidentenwahl vom Obersten Gericht aufgrund von Unregelmäßigkeiten annulliert und musste wiederholt werden. Aufgrund des Rückzugs des Oppositionsführer Raila Odinga gewann der Amtsinhaber Kenyatta diese abermals und wurde in der Folge zum zweiten Mal als Präsident Kenias eingeschworen. Das neue Kabinett wurde im Januar 2018 berufen.¹

Die derzeitige Regierung verfolgt einen weitgehend marktwirtschaftlichen Kurs mit einer generellen Offenheit gegenüber ausländischen Unternehmen und Investoren. Das derzeitige Regierungsprogramm wird von Uhuru Kenyatta unter der „Big-Four“ Entwicklungsagenda zusammengefasst. Dies bedeutet, dass der Schwerpunkt der öffentlichen Investitionen auf vier verschiedene Bereiche gesetzt wird: Ernährungssicherung garantieren, bezahlbaren Wohnraum schaffen, verarbeitende Industrie fördern und allgemeine Gesundheitsversorgung sicherstellen. Die kenianische Politik orientiert sich derzeit stark an diesen vier Zielen.

Relevante internationale politische Institutionen, in denen Kenia Mitglied ist, sind die Afrikanische Union (*African Union, AU*), der Gemeinsame Markt für das östliche und südliche Afrika (*Common Market for Eastern and Southern Africa, COMESA*) sowie die Ostafrikanische Gemeinschaft (*East African Community, EAC*). Negativ auf die Stabilität wirkt sich die Grenzlage zu den labilen Staaten Südsudan im Norden sowie Somalia im Osten aus. Dort ist Kenia im Rahmen eines von der Afrikanischen Union geführten Einsatzes auch mit eigenen Truppen präsent.²

Eine wichtige Veränderung in der kenianischen Politik der letzten Jahre ist die Dezentralisierung. Seit dem Jahr 2013 wurden im Zuge einer Verwaltungsreform die bisher acht zentral gesteuerten Provinzen auf 47 sogenannte Counties mit jeweils eigenem Parlament und Selbstverwaltung aufgeteilt. Die folgende Infobox geht auf den Prozess der Dezentralisierung in Kenia ein.

¹ Auswärtiges Amt, 2021: <https://www.auswaertiges-amt.de/de/aussenpolitik/laender/kenia-node/politisches-portraet/208078> (13.05.2021)

² LIPortal, 2021: <https://www.liportal.de/kenia/geschichte-staat/> (13.05.2021)

Die Struktur der dezentralisierten Regierung basiert, genauso wie auf der Nationalstaatsebene auf der Bezirksversammlung (*County Assembly*) als Legislative und dem Exekutivkomitee (*County Executive Committee*) als Überbegriff für die Bezirksregierung als Exekutive. Die Judikative verbleibt auf nationalstaatlicher Ebene. In die Bezirksversammlungen werden zum einen Repräsentanten der untergeordneten Verwaltungsebenen gewählt, zum anderen gibt es Nominierungen für Frauenvertreter und Vertreter von Minderheitengruppierungen. Die Funktionen der Bezirksversammlung sind Gesetzgebung, Amtsenthebung des Gouverneurs bei nicht-adäquater Aufgabenerfüllung sowie Kontrolle über einen eigenen Haushalt.⁴ Die Bezirksregierungen bestehen jeweils aus dem Gouverneur und dem Vize-Gouverneur sowie vom Gouverneur bestellten Mitgliedern. Die Bezirksregierung implementiert die Gesetzgebung und kann Gesetzesvorschläge bei der Bezirksversammlung einreichen.

Umsetzungsstand des Dezentralisierungsprozesses

Die als Großereignis empfundene Dezentralisierung hat einige Jahre nach dem Beginn ihrer Implementierung noch viele Herausforderungen vor sich, hat aber auch schon zu einigen positiven Veränderungen geführt. Teilweise gibt es noch Unstimmigkeiten zwischen der theoretischen Dezentralisierung und der politischen Realität. Es wird noch einige Zeit in Anspruch nehmen, bis diese Diskrepanz aufgehoben sein wird. Das derzeit vermutlich größte Problem ist die Finanzierungsfrage. Denn obwohl die Bezirke ihre eigenen Steuern erheben dürfen, sind die Verwaltung und die Steuereintreibung noch so wenig ausgeprägt, dass die Bezirke chronisch unterfinanziert sind. Wenn Dienstleistungen nicht erbracht werden, kommt es somit oftmals zum sogenannten „Blame Shifting“, einer Schuldzuweisung zwischen den Ebenen. Hinzu kommt, dass durch die hohe Zahl der Counties, die jeweils eine vergleichsweise große öffentliche Verwaltung haben, die Größe des politischen Systems gewachsen ist. Kombiniert mit dem hohen Lohn für Beamte in Kenia führt dies dazu, dass die Verwaltungskosten aufgrund der Dezentralisierung stark gestiegen sind. Darüber hinaus gibt es ein teilweise mangelhaftes Informationsmanagement über Dezentralisierungsvorgänge und die tatsächlichen Funktionen der Bezirke. Oftmals werden dieselben Aufgaben von verschiedenen Institutionen übernommen, was zu einer unklaren Verwaltungsstruktur führt.

Auf der anderen Seite wird die grundsätzliche, hinter dem Dezentralisierungsprozess stehende Idee von der Bevölkerung weit mehrheitlich befürwortet. Nach der zweiten Wahl seit Beginn des Dezentralisierungsprozesses im Jahr 2017 hat sich diese Struktur, trotz weiterhin bestehendem Reformbedarf, etabliert. Die Abwahl von mehr als der Hälfte der Gouverneure zeigt auch, dass von der Möglichkeit, politischen Wechsel zu erzwingen, Gebrauch gemacht wird.⁵ Desweiteren kommen mittlerweile auch die Vorteile der Dezentralisierung zum Tragen. Die öffentliche Teilhabe wird insbesondere in den dezentralisierten Politikfeldern stärker. Dies führt dazu, dass sich die öffentliche Verwaltung stärker an den Bedürfnissen der Bevölkerung orientiert und sich teilweise die Leistungsfähigkeit verbessert. Desweiteren ist eine Reduzierung der regionalen Ungleichheiten innerhalb von Kenia zu beobachten.⁶

⁴ Onyango, FES, 2013: <http://library.fes.de/pdf-files/bueros/kenia/10642.pdf> (05.05.2021)

⁵ Jäcke, KAS, 2016: <https://www.kas.de/de/laenderberichte/detail/-/content/dezentralisierung-jenseits-von-afrika-> (05.05.2021)

⁶ Ngigi & Busolo, 2019: <https://www.researchgate.net/publication/334169812> Devolution in Kenya The Good the Bad and the Ugly (05.05.2021)

2.2 Infrastruktur

Die Transportinfrastruktur in Kenia ist im regionalen Vergleich auch in weniger zugänglichen Regionen gut ausgebaut. Vor allem der Verkehrskorridor vom Hafen Mombasas über Nairobi bis in das dicht besiedelte Hochland sowie andere ostafrikanische Staaten ist allerdings überlastet und dem Verkehr nicht gewachsen. Die derzeitige Regierung setzt allerdings einen Schwerpunkt auf die Verbesserung der Infrastruktur. Dies wird als Grundlage zur Erreichung des „Big-Four“ Entwicklungszieles ‚Förderung der verarbeitenden Industrie‘ angesehen. Es laufen derzeit einige Ausbauprojekte, wie z.B. die Erweiterung der Straße von Nairobi nach Mombasa. Die parallel verlaufende Eisenbahnstrecke wurde als ein chinesisch-finanziertes Flaggschiffprojekt für die Entwicklung des ganzen Landes vollständig erneuert und dient seit dem Jahr 2018 dem Güter- und Personenverkehr. Auch der Bau von Verlängerungsstrecken in die drittgrößte Stadt Kisumu und zur ugandischen Staatsgrenze hat bereits begonnen. Ein Rückschlag war dagegen die Entscheidung Ruandas, die eigene Anbindung an einen Seehafen nicht über Kenia, sondern über Tansania anzugehen.⁷ Financiers und Bauherren für diese zumindest bisher schnell voranschreitenden Projekte kommen aus China. Compliance-Richtlinien spielen hierbei eine geringe Rolle, die Beteiligungsmöglichkeiten für nicht-chinesische Unternehmen sind kaum vorhanden.

2.3 Wirtschaft

Kenia weist heute (2019) eine Bevölkerung von rund 47,6 Mio. Einwohnern auf.⁸ Kenia ist durch eine junge Bevölkerung gekennzeichnet. Das daraus resultierende Potenzial an Arbeitskräften übersteigt aktuell jedoch die Beschäftigungsmöglichkeiten. Für viele junge Menschen ist es schwierig, Arbeit zu finden. Dies gilt auch für gut ausgebildete Kenianer. Das Bevölkerungswachstum von rund 2% pro Jahr ist durch eine konstant sinkende Geburtenrate mittlerweile deutlich niedriger als in den Nachbarländern, was mittelfristig die angespannte Beschäftigungssituation langfristig entspannen dürfte. Nach Tansania wird voraussichtlich auch Uganda bis zum Jahr 2030 eine größere Bevölkerung als Kenia aufweisen.

Die kenianische Währung ist der kenianische Schilling (KES), der 1966 den Ostafrika-Schilling, die Währung der britischen Kolonien in Ostafrika, ersetzte. Das kenianische Bruttoinlandsprodukt betrug im Jahr 2020 schätzungsweise 83,8 Mrd. Euro. Dies teilt sich zu 36,5% in Landwirtschaft und Fischerei, zu 11,3% in Industrie, zu 10,4% in Transport, Logistik und Kommunikation, zu 8,9% in Handel, Gaststätten und Gastronomie, zu 5,8% in Bau sowie zu 26,9% in anderes auf. Das Wirtschaftswachstum betrug 2020 bedingt durch die Covid-19 Pandemie nur schätzungsweise 1%. In den Jahren zuvor betrug es durchschnittlich zwischen 5 und 6%. Für 2021 wird eine Erholung des BIPs mit einem Wachstum von 7,6% erwartet. Das Wachstum verteilt sich dabei relativ gleichmäßig auf die verschiedenen Sektoren.^{9,10}

⁷ African Business, 2019: <https://african.business/2019/06/economy/kenya-vs-tanzania-a-s-of-two-railways/> (05.05.2021)

⁸ Kenya National Bureau of Statistics, 2019: <https://www.knbs.or.ke/?p=5621> (05.05.2021)

⁹ GTAI, 2021: https://www.gtai.de/resource/blob/14978/7a06c1c77434cd1cd51d1bd82b26e4e5/GTAI-Wirtschaftsdaten_Mai_2021_Kenia.pdf (28.05.2021).

¹⁰ Kenya National Bureau of Statistics, 2020: <https://www.knbs.or.ke/?wpdmpro=economic-survey-2020> (05.05.2021)

Abbildung 2: Zusammenstellung des BIPs

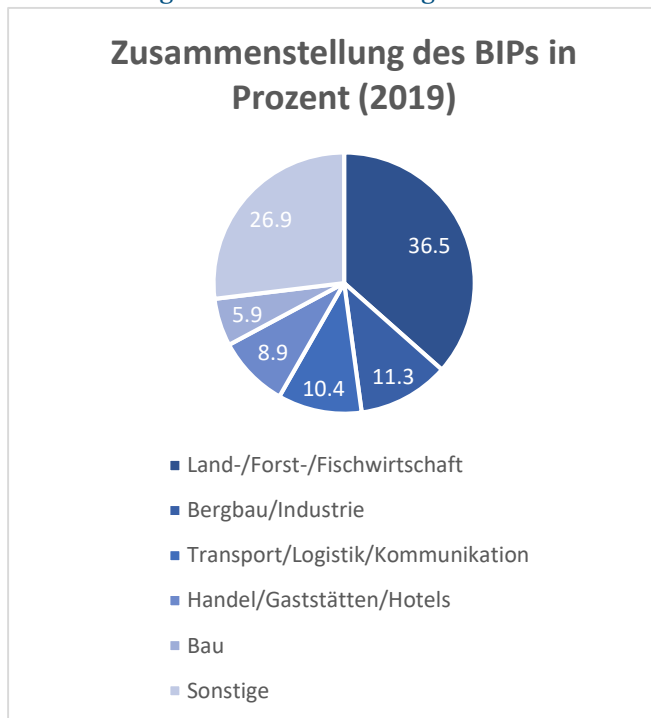


Abbildung 3: Wirtschaftswachstum nach Sektoren



Quelle: eigene Abbildung nach GTAI, 2021: https://www.gtai.de/resource/blob/14978/7a06c1c77434cd1cd51d1bd82b26e4e5/GTAI-Wirtschaftsdaten_Mai_2021_Kenia.pdf (28.05.2021). Rundungsfehler können auftreten.

Schwierigkeiten für die kenianische Wirtschaft bereitet das Außenhandelsdefizit. Dieses betrug im Jahr 2019 9,4 Mrd. Euro. Der Gesamtwert der Ausfuhren betrug 4,8 Mrd. Euro. Dem standen Importe mit einem Wert von 14,1 Mrd. Euro entgegen. Dies hängt mit den Auswirkungen des Klimawandels zusammen. Die kenianische Wirtschaft ist zu einem hohen Ausmaß von der Landwirtschaft abhängig, die wiederum zu einem sehr hohen Anteil auf Regenfeldanbau basiert und deshalb sehr abhängig von regelmäßigem Regen ist. Der Regenfall ist in den letzten Jahren allerdings zunehmend unberechenbar geworden. Beispielsweise gab es 2017 eine große Dürre, die zu katastrophalen Ernteerträgen geführt hat. Lebensmittel mussten importiert werden. Gleichzeitig sind die wichtigsten Exportgüter Kenias (Kaffee, Tee, Schnittblumen und sonstige landwirtschaftliche Produkte) auch vom Regenfall abhängig. Zusätzlich kam es in den letzten Jahren zu Engpässen bei Saatgut und Düngemitteln. Deshalb sind auch die Ausfuhrzahlen zurückgegangen. Dies resultiert in einem hohen Außenhandelsdefizit. Für das Jahr 2020 wird allerdings ein deutlich geringeres Handelsdefizit erwartet.^{11,12} Die Covid-19 Pandemie hat zu Verzögerungen in den globalen Lieferketten und einem insgesamt geringeren globalen Warenhandel geführt, weshalb die Importe Kenias zurückgegangen sind. Überraschenderweise sind die Exporte mit Ausnahme eines temporären Einbruchs zwischen März und Mai aber nicht zurückgegangen, sondern sogar gestiegen.¹³ Trotz dieses positiven Trends wird für 2020 weiterhin ein deutliches Außenhandelsdefizit erwartet.

¹¹ Kenya National Bureau of Statistics, 2020: <https://www.knbs.or.ke/?wpdmprom=economic-survey-2020> (05.05.2021)

¹² GTAI, 2021: https://www.gtai.de/resource/blob/14978/7a06c1c77434cd1cd51d1bd82b26e4e5/GTAI-Wirtschaftsdaten_Mai_2021_Kenia.pdf (28.05.2021)

¹³ Ehlers, GTAI, 2020: <https://www.gtai.de/gtai-de/trade/specials/special/kenia/covid-19-aussenhandel-logistik-zoll-236034> (12.05.2021)

Der Zufluss ausländischer Direktinvestitionen betrug im Jahr 2019 rund 1,09 Mrd. Euro. In den letzten zehn Jahren sind diese sehr stark gestiegen, seit 2017 ist aber eine gewisse Stagnierung zu beobachten. Insgesamt hatten die ausländischen Direktinvestitionen im Jahr 2019 einen Bestand von rund 12,93 Mrd. Euro. Die Staatsverschuldung betrug vor der Covid-19 Pandemie im Jahr 2019 62,1% des BIPs. Der Großteil der Schulden wurde aufgenommen, um Großprojekte im Bereich der Infrastruktur zu finanzieren. Dies geschah in der Hoffnung, dass diese Investitionen zu Wirtschaftswachstum und damit einhergehend erhöhten Steuereinnahmen führen werden. Diesem Plan hat die Covid-19 Pandemie aber einen Strich durch die Rechnung gemacht. Die Entwicklung der Wirtschaft ist hinter den Erwartungen geblieben. Die staatlichen Ausgaben sind durch die vorübergehende Senkung der Mehrwert- und Einkommensteuer 2020, um die wirtschaftlichen Auswirkungen der Pandemie abzufedern, gestiegen.¹⁴ Unter anderem deshalb ist die kenianische Regierung mit dem *Internationalen Währungsfonds* (IMF) in Gesprächen über einen umfangreichen Kredit.¹⁵ 2020 haben sich die Schulden auf 66% des BIPs erhöht, Ende 2021 werden diese Schätzungen zufolge bereits 71% erreichen.¹⁶ Angesichts dessen wurde das Kreditrating Kenias der Ratingagentur *Standard & Poor's* von B+ auf B herabgestuft, was die Kosten der Kredite weiter erhöht.¹⁷

2.4 Wirtschaftliche Perspektiven

Kenia ist ein diverses Land, dessen wirtschaftliche Perspektiven kaum in wenigen Worten zusammengefasst werden können. Negativen Aspekten und wiederkehrenden Rückschlägen stehen gleichermaßen beachtliche Erfolge und glänzende Zukunftsaussichten gegenüber. Die kritiklose Betrachtung von Kenia als Wunderkind auf dem Chancenkontinent Afrika ist ebenso wenig zielführend wie eine Konzentration auf die Herausforderungen und die materielle Armut vieler Kenianer.

Die Wirtschaft weist trotz vieler positiver Signale auch bedeutende Probleme auf. Regelmäßig kommt es zu Einbrüchen, die ungünstigen Wetterlagen wie Dürren oder den alle fünf Jahre abgehaltenen Präsidentschaftswahlen geschuldet sind. Die herausragende Bedeutung des Tourismussektors nimmt von unregelmäßig wiederkehrenden Terroranschlägen und gegenwärtig der Covid-19 Pandemie Schaden. Dem Staat und dem Privatsektor fehlt es an Kapital, was zu Finanzierungsproblemen führt. Die Einkommen sind extrem ungleich verteilt. Einer kaufkräftigen, oftmals durch komfortable Gehälter von internationalen Unternehmen oder Nichtregierungsorganisationen alimentierten Oberschicht in Nairobi sowie einem sich im Inland entwickelnden schnell wachsenden, aber nach wie vor schmalen Mittelstand, stehen Millionen Menschen ohne Zugang zu adäquaten Gesundheits- und Sanitärleistungen gegenüber. Der monatliche Mindestlohn beträgt für Nairobi und andere Städte etwas über 100 Euro; außerhalb verstädterter Gebiete etwa 60 Euro.¹⁸ Es ist davon auszugehen, dass diese Werte im informellen Bereich oftmals unterschritten werden. Mit einem Einkommen in dieser Höhe ist nur ein sehr niedriger Lebensstandard möglich. Die Armenviertel in den Großstädten beherbergen eine große Zahl an Menschen mit geringem Bildungsniveau und wenig Chancen auf einen sozialen Aufstieg. Aber auch für die rund 800.000 jungen Kenianer, die jährlich die im regionalen Vergleich guten Bildungseinrichtungen des Landes verlassen, bietet der angespannte Arbeitsmarkt nur unzureichende Beschäftigungsmöglichkeiten. Ein großer informeller Sektor sowie ein für die Menschen

¹⁴ Mohamed, Reuters, 2020: <https://www.reuters.com/article/us-kenya-imf-idUSKBN281oFD> (06.05.2021)

¹⁵ IMF, 2021: <https://www.imf.org/en/News/Articles/2021/03/17/na031721-imf-loan-to-support-economic-recovery-in-kenya> (06.05.2021)

¹⁶ GTAI, 2021: https://www.gtai.de/resource/blob/14978/1a4a7ab2c8e08235cbd35d4fa5379d35/GTAI-Wirtschaftsdaten_November_2020_Kenia.pdf (06.05.2021)

¹⁷ Ehlers, GTAI, 2021: <https://www.gtai.de/gtai-de/trade/specials/special/kenia/konjunktur-und-hilfsprogramme-235922> (12.05.2021)

¹⁸ Kenya Gazette Supplement No. 107 (legislative supplement No. 52), Legal Notice No. 11, 14.07.2017.

ruinöser Lohnwettbewerb sind die Folge. Hoffnungen werden auf eine weiter voranschreitende Industrialisierung sowie große Infrastrukturprojekte gesetzt. Die Erwartungshaltungen, vor allem in Bezug auf Beschäftigungsaufbau, sind dabei jedoch überzogen: Die Beschäftigung in der Industrie stützt sich zu einem bedeutenden Teil auf angelernte Hilfskräfte, die einfachste Tätigkeiten ausüben und besonders anfällig gegenüber Rationalisierungs- und Automatisierungsmaßnahmen sind.

Kenia zeigt aber auch über die letzten Jahre konstant hohe Wachstumsraten und ist innerhalb der Ostafrikanischen Gemeinschaft das mit Abstand wirtschaftsstärkste Land mit einer diversifizierten Privatwirtschaft. Die Industriezentren von Nairobi und Mombasa versorgen Kenia und angrenzende Länder mit Industriegütern verschiedener Branchen, die von in- und ausländischen Unternehmen hergestellt werden. Insbesondere Nairobi ist eine regionale Drehscheibe. Viele Ostafrika- oder zunehmend auch Afrikazentralen global agierender Unternehmen sind dort angesiedelt und die Vereinten Nationen unterhalten hier einen ihrer weltweit größten Standorte, der wiederum eine große Anzahl von Nichtregierungsorganisationen (NGOs) mit ihren regionalen Zentralen anzieht. Außerdem floriert der Dienstleistungsbereich in Nairobi mit einer Vielzahl an Banken, Versicherungen, Unternehmensberatungen und der im Regionalvergleich mit Abstand wichtigsten Wertpapierbörse. Ein Zukunftssektor sind auch IT-Dienstleistungen sowie eine beachtliche Startup-Szene im Bereich mobiler Kommunikation. Selbst Menschen in den entlegensten Regionen nutzen mobile Technologien und konnten dadurch ihre Teilhabe an der Gesellschaft wesentlich verbessern. Der in Nairobi mit unbegrenzter Intensität voranschreitende Bauboom erfasst zunehmend auch die anderen Groß- und Mittelstädte im Land. Die geringe Abhängigkeit vom Bergbau verschont Kenia - anders als viele andere Länder in Subsahara-Afrika - von Preisschocks auf den internationalen Ressourcenmärkten. In der Erbringung öffentlicher Dienstleistungen wie Strom- und Wasserversorgung oder Gesundheit und Bildung kann Kenia über die letzten Jahre auf große Fortschritte blicken und geht einen ambitionierten und in Teilen sehr erfolgreichen Weg.

3. Branchenspezifische Informationen

3.1 Aktuelle Marktsituation

Vor der Covid-19 Pandemie hat die Bauwirtschaft als einer der wichtigsten Wirtschaftssektoren signifikant zu dem stetig hohen Wirtschaftswachstum Kenias beigetragen. Dies ist insbesondere auf eine stetig wachsende Kaufkraft der überwiegend städtischen Mittelschicht und große staatliche Investitionsprogramme in den Bereichen Infrastruktur und Immobilienbau zurückzuführen. Die zunehmende Kaufkraft der Mittelschicht hat zu einer erhöhten Nachfrage nach Eigentumswohnungen und Häusern geführt. Insbesondere in der Hauptstadt Nairobi haben sich ganze Wohnviertel grundlegend verändert. Weite Teile der Stadt wurden neu gebaut. Darüber hinaus führt die wachsende Kaufkraft der Mittelschicht auch zu einem Bauboom bei gewerblichen Immobilien wie insbesondere Einkaufszentren.

Aber auch die kenianische Regierung hat zum Boom der Bauwirtschaft beigetragen. Insbesondere in den Bereichen der Infrastruktur und dem sozialen Wohnungsbau hat sie im letzten Jahrzehnt hohe Investitionen getätigt. Beispielsweise wurde 2017 eine neue Eisenbahn, der *Standard Gauge Railway*, eröffnet.¹⁹ Das Straßennetzwerk Kenias hat sich zwischen 2003 und 2018 von rund 60.000 auf 250.000 km erhöht.²⁰ Derzeit wird quer durch Nairobi eine private Hochautobahn, der *Nairobi Expressway*, gebaut und weitere Großprojekte sind geplant. Der *Lamu-Port and Lamu-Southern Sudan-Ethiopia (LAPSSET)* Transportkorridor ist ein weiteres solches Großprojekt. Geplant sind der Bau von Flughäfen und eines Tiefseehafens, der Ausbau des Straßen- und Schienennetzes in Nordkenia und der Bau einer Ölpipeline.²¹ Die Schaffung von bezahlbaren Wohnungen hat eine hohe Priorität bei der derzeitigen Regierung und ist Teil der *Big Four Agenda*. Das *Kenya Affordable Housing Programme*, das Teil dieser Initiative ist, hat das Ziel, bis 2024 500.000 Wohnungen im Niedrigpreissegment zu bauen.²²

Die steigende Kaufkraft der Mittelschicht und die hohen Investitionen der Regierung haben zu einem regelrechten Bauboom beigetragen. Dieser ebbt aber langsam ab. Dies ist natürlich auch auf die wirtschaftlichen Auswirkungen der Covid-19 Pandemie zurückzuführen. Expertinnen und Experten erwarten für 2020 kein hohes Wachstum des Bruttoinlandsprodukts. Die *Economist Intelligence Unit* geht von einem Rückgang von 0,5% aus, die *Weltbank* erwartet ein Plus von 1,5%.²³ Vor der Pandemie wurde noch ein deutliches Wachstum von rund 6% erwartet. Für 2021 gibt es unterschiedliche Prognosen; manche Institutionen erwarten eine rasche wirtschaftliche Erholung, manche sind weniger optimistisch. Besonders stark ist die kenianische Regierung betroffen. Durch die Covid-19 Pandemie hat sie geringere Einnahmen und höhere Ausgaben, weshalb sich die ohnehin schon schwierige Schuldenlage weiter verschärft hat.²⁴ Dies hat auch Auswirkungen auf Regierungsausgaben. Es ist fraglich, ob die Regierung mittelfristig weiterhin so hohe Summen in Infrastrukturprojekte investieren kann und inwiefern Geberorganisationen weiterhin Großprojekte mit Löhnen finanzieren werden. Zumindest kurzfristig wird sich aber wenig ändern. Dies hängt auch mit einem geplanten Post-Covid Konjunkturpaket zusammen, in dem

¹⁹ Taylor, 2020: <https://asq.africa.ufl.edu/files/V19i3-4a3.pdf> (06.05.2021)

²⁰ Kamau, The Standard, 2020: <https://www.standardmedia.co.ke/the-standard-insider/article/2001380893/two-presidents-different-styles-how-grand-roads-projects-define-uhuru-and-kibaki> (06.05.2021)

²¹ Kabukuru, Africa Renewal, 2016: <https://www.un.org/africarenewal/magazine/august-2016/megaproject-rises-east-africa> (06.05.2021)

²² Kenya Affordable Housing Programme, 2018: <https://www.housingandurban.go.ke/wp-content/uploads/2018/11/Development-Framework-Guidelines-Release-Version.pdf> (06.05.2021)

²³ Ehlers, GTAI, 2020: <https://www.gtai.de/gtai-de/trade/wirtschaftsumfeld/wirtschaftsausblick/kenia/deutsche-unternehmen-halten-der-region-die-treue-586876> (06.05.2021)

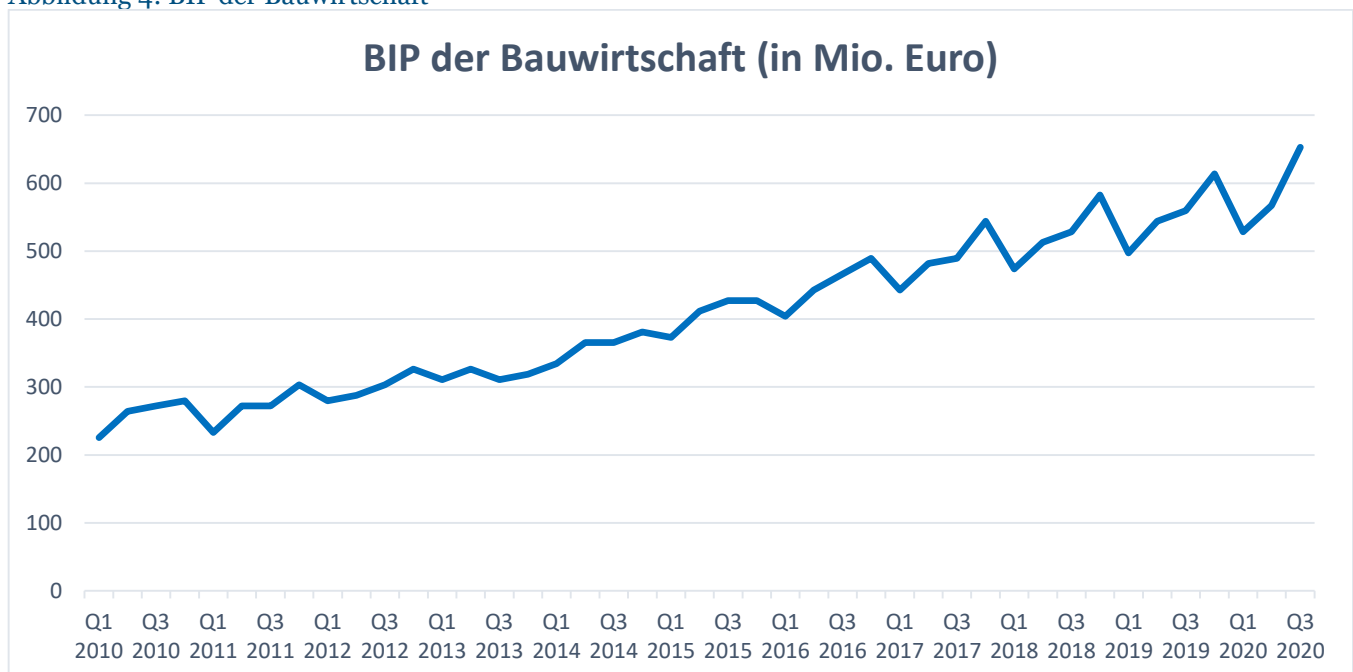
²⁴ Ehlers, GTAI, 2020: <https://www.gtai.de/gtai-de/trade/wirtschaftsumfeld/wirtschaftsausblick/kenia/deutsche-unternehmen-halten-der-region-die-treue-586876> (06.05.2021)

Infrastrukturprojekte ein wichtiger Teil sind.²⁵ Fürs Erste ist also nicht mit einem Rückgang an Infrastrukturprojekten zu rechnen. Mittelfristig werden die hohen Schulden aber Auswirkungen auf die Bauwirtschaft haben. Insgesamt wurde die Bauwirtschaft deutlich weniger von der Covid-19 Pandemie getroffen als andere Sektoren. Selbst inmitten der wirtschaftlich schwierigen Situation konnte der Sektor sogar noch Wachstum erzielen.

Es gibt neben der Covid-19 Pandemie allerdings noch weitere Gründe für ein Abflachen des Baubooms. Schon seit geraumer Zeit gibt es in Kenia eine Kapitalknappheit. Durch die hohen Schulden der kenianischen Regierung wird diese insbesondere in Sektoren wie der Bauwirtschaft, die unter hohem staatlichen Einfluss stehen, noch weiter verschärft. Darüber hinaus ist im Bereich der Gewerbeimmobilien eine gewisse Marktsättigung zu erkennen. Insbesondere bei Einkaufszentren, Büros, Wohnungen und Hotels sind Überkapazitäten vorhanden. In diesem Bereich ist also eine Marktabkühlung zu erwarten.²⁶ Deshalb wird vermutet, dass der Bauboom der letzten Jahre abebbt und der Markt sich konsolidieren wird. Dieser Prozess hat in den letzten Jahren bereits eingesetzt.

Nichtsdestotrotz ist das kurz- und mittelfristige Marktpotenzial positiv zu bewerten. Die Bevölkerung wächst jährlich um rund 2%, d.h. um rund 1,2 Millionen Menschen. Durch eine hohe Stadt-Land Migration und das Bevölkerungswachstum wird insbesondere in Städten die Nachfrage nach Wohnungen, Häusern und damit einhergehender Infrastruktur wachsen. Darüber hinaus wächst auch die Mittelschicht. Ein immer größer werdender Anteil der Bevölkerung hat eine vergleichsweise hohe Kaufkraft und investiert auch in Immobilien. Zumindest kurzfristig werden die staatlichen Investitionen in Infrastruktur aufgrund des Post-Covid Konjunkturpaktes nicht zurückgehen. Es ist also zu erwarten, dass die Bauwirtschaft vom Bauboom zu einer Marktkonsolidierung übergeht. Die momentan sehr hohen Wachstumsraten werden vorraussichtlich zurückgehen, aber immer noch auf einem hohen Niveau sein.

Abbildung 4: BIP der Bauwirtschaft



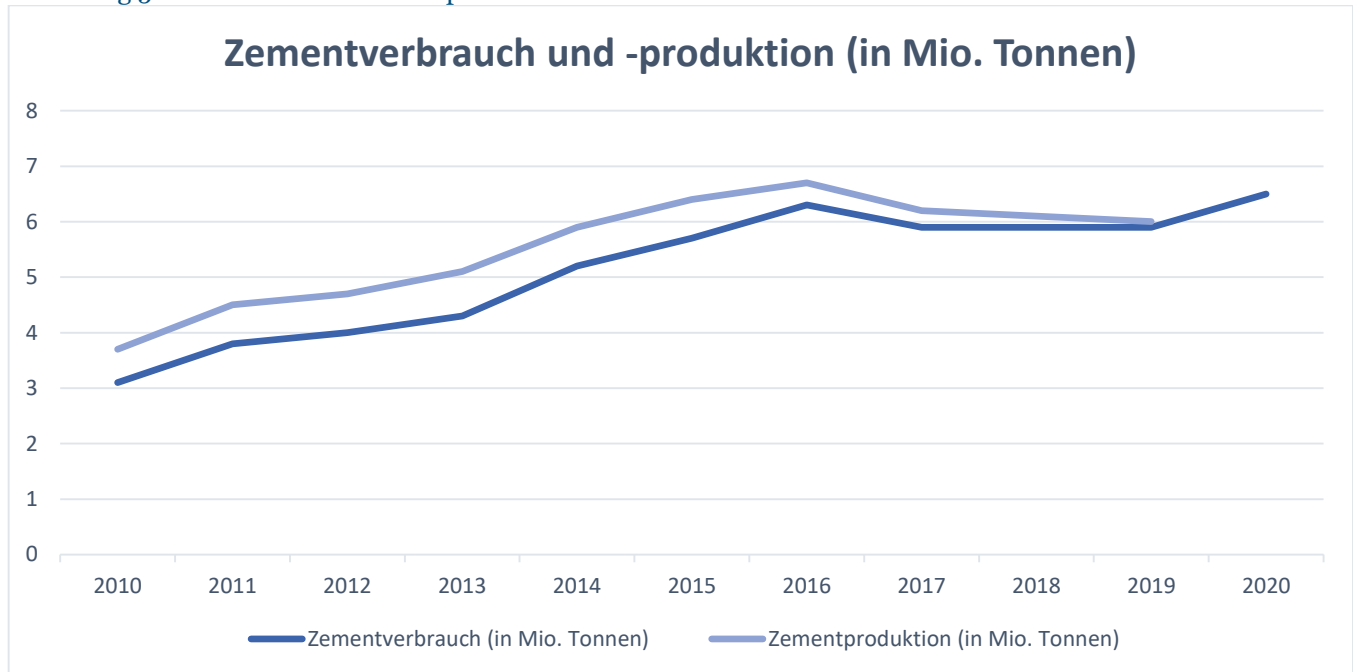
Quelle: eigene Abbildung nach Kenya National Bureau of Statistics, 2021: <http://www.knbs.or.ke/?p=6241> (06.05.2021). Rundungsfehler können auftreten.

²⁵ Ehlers, GTAI, 2021: <https://www.gtai.de/gtai-de/trade/branchen/branchenbericht/kenia/kenias-bausektor-winken-grossprojekte-im-bereich-infrastruktur-621308> (10.05.2021)

²⁶ Ehlers, GTAI, 2020: <https://www.gtai.de/gtai-de/trade/branchen/branche-kompakt/kenia/der-bausektor-blickt-mit-sorgen-in-die-zukunft-260374> (06.05.2021)

Der Bauboom der letzten Jahre lässt sich anhand des Bruttoinlandsprodukts der Bauwirtschaft abzeichnen. Im ersten Quartal 2010 betrug dieses noch rund 225 Millionen Euro. Seitdem ist es stetig auf das neue Höchst von rund 650 Millionen Euro im dritten Quartal 2020 gewachsen. Zwischen dem ersten Quartal 2010 und dem ersten Quartal 2015 betrug das Wachstum rund 65%. Zwischen dem ersten Quartal 2015 und dem ersten Quartal 2020 betrug das Wachstum rund 42%. Die Wachstumsraten haben sich also reduziert. Das ist ein Indiz dafür, dass der Immobilienboom des letzten Jahrzehnts langsam abebbt.

Abbildung 5: Zementverbrauch und -produktion

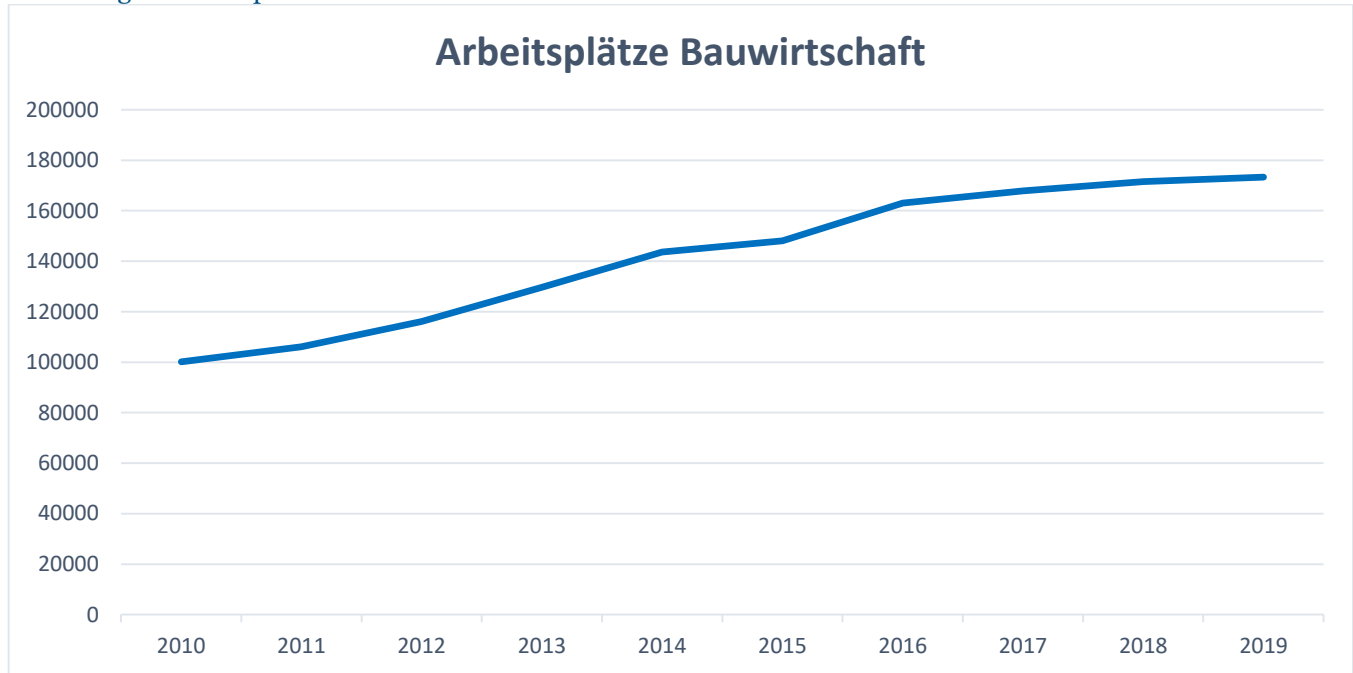


Quelle: eigene Darstellung nach Kenya National Bureau of Statistics, 2020: <https://www.knbs.or.ke/?wpdmpromo=economic-survey-2020> (05.05.2021) und Kenya National Bureau of Statistics, 2015: <https://www.knbs.or.ke/?wpdmpromo=economic-survey-2015> (06.05.2021). Rundungsfehler können auftreten.

Ein weiterer zuverlässiger Indikator für die Stärke der Bauwirtschaft ist der jährliche Zementverbrauch eines Landes. Dieser zeigt noch deutlicher die gegenwärtigen Marktbewegungen. Laut der *Economic Survey* des Kenianischen Nationalen Statistikamts (KNBS) stieg dieser zwischen 2010 und 2015 um rund 84% von 3,1 Millionen Tonnen auf 5,7 Millionen Tonnen. Zwischen 2015 und 2020 betrug das Wachstum nur noch rund 14% von 5,7 Millionen Tonnen auf 6,5 Millionen Tonnen. Die Phase des Booms geht mittlerweile in eine Phase der Marktkonsolidierung über. Zum Vergleich ist auch die jährliche Zementproduktion eingeblendet. Diese hat im letzten Jahrzehnt ein ähnliches, wenn auch leicht geringeres Wachstum als der Zementverbrauch erfahren. In den letzten Jahren gab es eine Überproduktion von circa 0,7 Millionen Tonnen pro Jahr, die in die Nachbarländer Uganda und Tansania exportiert wurden. Aufgrund eines Rückgangs der Produktion seit 2016 ist der Zementverbrauch mittlerweile allerdings genau so hoch wie die Produktion. Daten für 2020 sind noch nicht veröffentlicht. Die Gründe für den Rückgang der kenianischen Zementproduktion sind erhöhte Produktionskapazitäten in Uganda und Tansania und ein damit einhergehender Exportrückgang.²⁷ Der Produktionsrückgang lässt also keinerlei Rückschlüsse auf die kenianische Bauwirtschaft selbst zu.

²⁷ Otieno, Business Daily, 2020: <https://www.businessdailyafrica.com/bd/economy/cement-production-drops-to-five-year-low-on-shrinking-export-markets-2283852> (07.05.2021)

Abbildung 6: Arbeitsplätze Bauwirtschaft



Quelle: eigene Darstellung nach Kenya National Bureau of Statistics, 2020: <https://www.knbs.or.ke/?wpdmpro=economic-survey-2020> (05.05.2021) und Kenya National Bureau of Statistics, 2015: <https://www.knbs.or.ke/?wpdmpro=economic-survey-2015> (06.05.2021). Rundungsfehler können auftreten.

Der dritte Indikator für die Stärke der Bauwirtschaft ist die Anzahl der Arbeitsplätze, die sie generiert. Daten des KNBS zeigen, dass auch diese im letzten Jahrzehnt deutlich gestiegen ist. Abermals ist das Wachstum zwischen 2010 und 2015 (48%) deutlich höher als das Wachstum zwischen 2019 und 2015 (17%). Für das Jahr 2020 wurden noch keine Daten veröffentlicht. Im Jahr 2019 hat die Bauwirtschaft rund 173.000 Arbeitsplätze bereitgestellt. Das ist ein neues Allzeithoch.

Zusammengefasst zeigen die Daten also, dass die Bauwirtschaft zwischen 2010 und 2015 einen regelrechten Bauboom erlebt hat. Die drei Indikatoren haben in diesem Zeitraum ein Wachstum von 65% (BIP), 84% (Zementverbrauch) und 48% (Anzahl der Arbeitsplätze). Dies zeigt die hervorragende Entwicklung, die die Bauwirtschaft in diesem Zeitraum genommen hat. Seit 2015 ist das Wachstum ein bisschen abgeflaut. Die Wachstumsraten betragen für diesen Zeitraum 42% (BIP), 14% (Zementverbrauch) und 17% (Anzahl der Arbeitsplätze). Nichtsdestotrotz ist das Wachstum der Bauwirtschaft nach wie vor hoch. Alle drei Indikatoren haben 2019 beziehungsweise 2020 ein neues Allzeithoch erreicht. Der Bauboom ist also abgeflaut und hat einer Phase des konsolidierten und stetigen Wachstums Platz gemacht.

3.2 Sektoren

Verkehrsinfrastruktur

Die derzeitige Regierung unter Führung Präsidenten Kenyatta (seit 2013) legt einen hohen Stellenwert auf die Verbesserung der Infrastruktur. Die Regierung ist darum bestrebt, eine moderne Infrastruktur aufzubauen, um wirtschaftliche Entwicklung, Industrialisierung des Landes sowie Nachhaltigkeit und Wohlstand zu ermöglichen und zu sichern. Auch der vorherige Präsident Kibaki (2002-2013) hat viel in die Verbesserung der Infrastruktur investiert. Seine Regierung hatte einen Fokus auf ländliche Entwicklung und einer Verbesserung der ländlichen Infrastruktur durch zahlreiche kleinere Projekte. Im Gegensatz dazu ist die Strategie des derzeitigen Präsidenten, die Infrastruktur

durch Großprojekte, viele davon in städtischen Gebieten, zu verbessern.²⁸ Beispielsweise ist Infrastruktur einer von zehn Schlüsselsektoren des nationalen Entwicklungsplans *Vision 2030*. Aus diesem Grund wurden in den letzten Jahren zahlreiche Großprojekte im Bereich Infrastruktur angesprochen, die teilweise schon abgeschlossen sind, teilweise derzeit durchgeführt werden und teilweise noch in der Planungsphase sind. Beispiele hierfür sind die neu eröffnete Bahnstrecke zwischen Mombasa und Nairobi, der *Nairobi Expressway*, Umgehungsstraßen in Nairobi, der *Lamu Port South Sudan Ethiopia Transport Corridor* und mehrere neue Autobahnen.

Inwiefern die Covid-19 Pandemie Auswirkung auf die Verkehrsinfrastrukturprojekte haben wird, ist Stand Oktober 2021 noch nicht absehbar. Einerseits wird die kenianische Regierung ihre öffentlichen Ausgaben in den nächsten Jahren zurückschrauben müssen, da sich die ohnehin schon hohe Schuldenlast noch weiter erhöhen wird. Ausgaben für die Verkehrsinfrastruktur sind in den letzten Jahren stetig gestiegen. Das Streichen oder Reduzieren von Infrastrukturprojekten wäre eine Möglichkeit, die öffentlichen Ausgaben zu verringern. Außerdem ist wahrscheinlich, dass die Bereitschaft von internationalen Gebern, Infrastrukturprojekte in Kenia zu finanzieren, aufgrund der hohen Schuldenlast des Landes abnehmen wird. Andererseits will die kenianische Regierung die Ausgaben für die Verkehrsinfrastruktur zumindest kurzfristig nicht verringern, um negative wirtschaftliche Auswirkungen auf die ohnehin schon gebeutelte Volkswirtschaft zu vermeiden. Die Investitionen in Infrastruktur könnten sich kurzfristig sogar erhöhen. Die kenianische Regierung plant ein 7 Mrd. Euro schweres Post-Covid Konjunkturpaket, um die Wirtschaft wieder anzukurbeln. Infrastrukturprojekte werden in diesem Konjunkturpaket eine wichtige Rolle spielen. Darüber hinaus nutzt der kenianische Staat auch zunehmend kreative Finanzierungsmodelle wie öffentlich-private Partnerschaften (PPP). Derzeit werden etwa zwei Autobahnen von ausländischen Unternehmen finanziert, die diese dafür für einen festgelegten Zeitraum betreiben und für die Nutzung Maut verlangen dürfen.²⁹ Generell haben öffentlich-private Partnerschaften als Mittel zur Entwicklung wichtiger Infrastrukturen an Relevanz gewonnen. Um diese Art der Entwicklung zu unterstützen, hat die kenianische Regierung ein PPP-Gesetz verabschiedet und ein Büro im Finanzministerium eingerichtet, das sich diesem Thema vollständig widmet. Nach Angaben des von der Weltbank betriebenen PPP Knowledge Lab gibt es in Kenia Projekte im Wert von 4,2 Mrd. Euro, die im PPP-Format strukturiert sind.³⁰

Eisenbahn

Das vermutlich größte Infrastrukturprojekt der letzten Jahre ist die neue Eisenbahnstrecke, der *Standard Gauge Railway*. Diese soll von der Hafenstadt Mombasa über Nairobi und Kisumu (der drittgrößten Stadt Kenias) nach Kampala, der Hauptstadt Ugandas, führen. Die neue Eisenbahnstrecke soll die Abhängigkeit vom Straßentransport reduzieren, die Transportkosten und -zeit sowohl für Güter als auch für Personen verringern und dementsprechend zur Schaffung von Handel und Wirtschaftswachstum beitragen. Die neue Eisenbahnstrecke ersetzt den *Lunatic Express*, eine während der Kolonialzeit gebaute und mittlerweile in die Jahre gekommene Bahnlinie von Mombasa nach Kisumu. Die Eisenbahnlinie wird von der China Road and Bridge Corporation (CRBC) finanziert und gebaut. Die kenianische Regierung wird die Löhne über die nächsten Jahrzehnte zurückzahlen müssen. Im Jahr 2017 wurde die Strecke von Mombasa nach Nairobi eröffnet. Im Jahr 2019 wurde die Strecke bis nach Naivasha weitergebaut. Neben dem eingleisigen und nicht-elektrifizierten Schienennetz wurden auch mehrere Bahnhöfe für den Personenverkehr und Containerumschlagplätze für den Güterverkehr gebaut. Geplant ist außerdem ein Weiterbau der Bahnstrecke über Kisumu nach Malaba an der Grenze zu Uganda. Die ugandische Regierung will ihrerseits eine Bahnstrecke von Malaba bis nach Kampala, der Hauptstadt Ugandas, bauen. Bezüglich des Weiterbaus haben sich in den letzten Jahren allerdings Schwierigkeiten aufgetan. China hat die rund 3,3 Mrd. Euro teure Finanzierung für den Weiterbau abgesagt. Die genauen Gründe hierfür sind unklar, es wurden allerdings die hohe Staatsverschuldung

²⁸ Kamau, The Standard, 2020: <https://www.standardmedia.co.ke/the-standard-insider/article/2001380893/two-presidents-different-styles-how-grand-roads-projects-define-uhuru-and-kibaki> (06.05.2021)

²⁹ Ehlers, GTAI, 2021: <https://www.gtai.de/gtai-de/trade/branchen/branchenbericht/kenia/kenias-bausektor-winken-grossprojekte-im-bereich-infrastruktur-621308> (10.05.2021)

³⁰ PPP Knowledge Lab, 2021: <https://pppknowledgelab.org/countries/kenya> (13.05.2021)

Kenias und unklare wirtschaftliche Entwicklungen genannt.³¹ Das weitere Vorgehen bezüglich des Weiterbaus ist Stand Oktober 2021 noch nicht absehbar. Neben einem Ausbau der neuen Eisenbahnstrecke wäre auch eine Renovierung der alten Strecke denkbar. Gegebenenfalls könnten sich allerdings Geschäftsmöglichkeiten für deutsche Unternehmen auf tun.³²

Tabelle 1: Eisenbahn in Kenia und Uganda

Streckenabschnitt	Länge in km	Kosten in Mrd. Euro
Mombasa-Nairobi	472	2,69
Nairobi-Naivasha	120	1,23
Naivasha-Kisumu	266	3,12
Kisumu-Malaba	107	1,40
Malaba-Kampala	273	1,92

Quelle: Eigene Darstellung nach Böll, GTAI, 2018: <https://www.gtai.de/gtai-de/trade/wirtschaftsumfeld/bericht-wirtschaftsumfeld/uganda/uganda-sucht-alternative-transportrouten-20886> (07.05.2021)

Erste positive Auswirkungen der neuen Eisenbahnstrecke sind bereits sichtbar. Vor der Eröffnung der neuen Eisenbahn reisten Passagiere von Nairobi nach Mombasa zumeist mit dem Bus, ein zehn Stunden langes Unterfangen. Die neue Bahnlinie benötigt nur knappe fünf Stunden. Die Mobilität innerhalb von Kenias konnte für Personen also schon erhöht werden. Außerdem müssen Container mittlerweile nicht mehr mit LKWs von dem Hafen Mombasas weitertransportiert werden, sondern können ebenfalls mit der Eisenbahn transportiert werden. Das spart Zeit und Kosten. Diese Faktoren bringen weitreichende ökonomische Vorteile. Insbesondere sobald die gesamte Bahnstrecke bis Kampala fertiggestellt ist, wird sie stark zur wirtschaftlichen Entwicklung Kenias und Ostafrikas beitragen. Einige Aspekte der neuen Eisenbahn werden aber auch kritisiert. Eine Sanierung und Generalüberholung der alten Eisenbahn wäre deutlich billiger gewesen als der Bau einer neuen Eisenbahn. Vermutlich wurde sich aus Prestige Gründen für einen kompletten Neubau entschieden. Kritiker merken außerdem an, dass der Bau dieser Eisenbahn deutlich teurer war als der Bau vergleichbarer Strecken wie zum Beispiel in Tansania. Dies trägt zur hohen Schuldenlast des kenianischen Staates bei und führt zu Abhängigkeit von China.³³ Außerdem macht die Eisenbahnlinie seit der Eröffnung Verluste. Bisher ist der Betrieb, auch bedingt durch die Covid-19 Pandemie, noch nicht profitabel.³⁴

Straßenbau

Auch im Bereich Straßenbau führt die kenianische Regierung hohe Investitionen durch. Sowohl unter dem vorherigen Präsidenten Kibaki (2002-2013), als auch unter dem derzeitigen Präsidenten Kenyatta (seit 2013) wird eine hohe Priorität auf den Ausbau des Straßennetzwerks gelegt. Unter der Regierung Kibakis konnte das Straßennetz durch deutlich erhöhte Investitionen von insgesamt 63.000 auf rund 166.000 km fast verdreifacht werden. Dies konnte durch einen Fokus auf den Bau eines Netzes von neuen Straßen in ländlichen Gebieten, viele davon einfache Erd- und Schotterstraßen, erreicht werden. So wurde insbesondere die ländliche Verkehrsanbindung verbessert. Insgesamt wurden rund 2.300km asphaltierter Straßen gebaut. In der ersten Legislaturperiode Kenyattas zwischen 2013 und 2018 wurden rund 80.000 km Straßen gebaut; 6.000 davon asphaltiert. Die Investitionen in den Straßenbau wurden weiter erhöht. Ein Fokus liegt auf einer Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur innerhalb städtischer Gebiete und der Verbindung verschiedener Städte. Dies zeigt, dass sich der Fokus von ländlicher Entwicklung auf städtische Entwicklung verschoben hat. Dieser Ausbau des Straßennetzes konnte nur durch hohe Investitionen erzielt werden. Diese sind zwischen 2010 und 2017 stark angestiegen. Im Fiskaljahr 2010/2011

³¹ Taylor, 2020: <https://asq.africa.ufl.edu/files/V19i3-4a3.pdf> (06.05.2021)

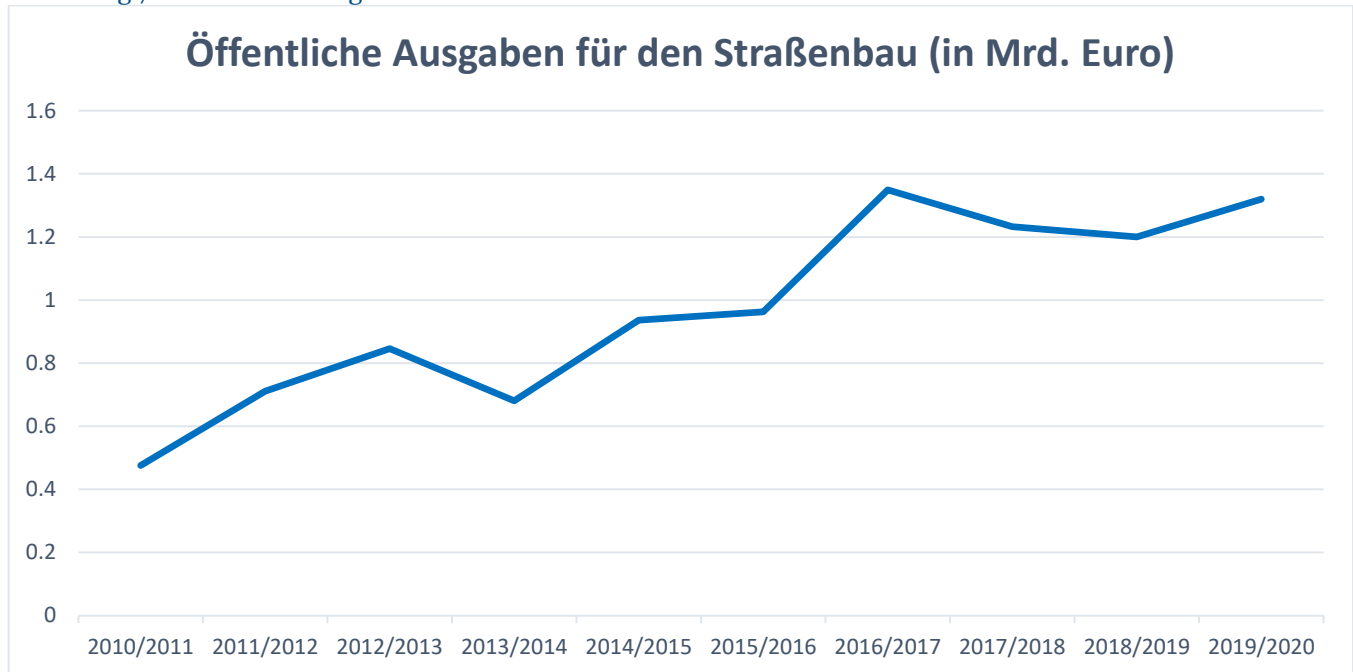
³² Brinkert, GTAI, 2019: <https://www.gtai.de/gtai-de/trade/branchen/branchenbericht/kenia/chinas-eisenbahn-projektstopp-in-kenia-laesst-europaeische-201924> (07.05.2021)

³³ Redd, Africa Outlook, 2021: <https://www.africaoutlookmag.com/industry-insights/article/1189-the-challenges-and-opportunities-of-africas-standard-gauge-railway> (07.05.2021)

³⁴ Mureithi, Quartz Africa, 2020: <https://qz.com/africa/1915399/kenyas-chinese-built-sgr-railway-racks-up-losses-as-loans-due/> (07.05.2021)

betragen sie noch knapp 480 Mio. Euro; 2016/2017 betragen sie schon 1.350 Mio. Euro. Seit 2016/2017 sind sie ungefähr konstant. 2019/2020 betragen sie 1.320 Mio. Euro. Dies beinhaltet sowohl den Bau von neuen Straßen als auch die Instandhaltung von bereits bestehenden Straßen. Zum Vergleich: 2003, als Kibaki das Präsidentenamt übernahm, betragen die Ausgaben für den Straßenbau noch rund 140 Mio. Euro.³⁵ Der Großteil der derzeitigen Investitionen für den Straßenbau wird durch Löhne finanziert. Zunehmend wird aber auch auf öffentlich-private Partnerschaften gesetzt.

Abbildung 7: Öffentliche Ausgaben für den Straßenbau



Quelle: eigene Darstellung nach Kenya National Bureau of Statistics, 2020: <https://www.knbs.or.ke/?wpdmpro=economic-survey-2020> (05.05.2021) und Kenya National Bureau of Statistics, 2015: <https://www.knbs.or.ke/?wpdmpro=economic-survey-2015> (06.05.2021). Rundungsfehler können auftreten.

Das vermutlich wichtigste derzeit geplante Projekt im Bereich des Straßenbaus ist die Nairobi-Nakuru-Mau Summit-Autobahn. Diese neue Autobahn soll den Transportkorridor zwischen Nairobi und Westkenia sowie den Nachbarländern verbessern. Diese 233km lange Autobahn wird in einer öffentlich-privaten Partnerschaft gebaut werden. Die Kosten werden auf 1,2 Mrd. Euro veranschlagt und Baubeginn soll vor Ende des Jahres 2021 sein. Durchgeführt werden wird das Projekt durch ein französisches Konsortium unter der Leitung *Vincis*. Dieses wird die Autobahn planen, finanzieren, bauen, für 30 Jahre betreiben und warten und anschließend an den kenianischen Staat übergeben. Die Investitionen sollen durch Mautgebühren hereingeholt werden. Die Nutzung dieser Autobahn wird kostenpflichtig sein. Die Nutzungsgebühren werden mithilfe eines elektronischen Mautsystems abgerechnet werden.³⁶ Darüber hinaus gibt es auch weitere Straßenprojekte, die in den Planungen allerdings noch nicht so weit sind und bei denen noch nicht absehbar ist, ob sie wirklich realisiert werden. Beispielsweise ist eine neue Autobahn von Mombasa nach Nairobi in einer öffentlich-privaten Partnerschaft mit der US-amerikanischen *Bechtel Corporation* ins Auge gefasst. Es gab allerdings Unstimmigkeiten mit dem Auftragnehmer bezüglich der Finanzierung, weshalb die Implementierung aufs Eis gelegt wurde. Geplant ist außerdem eine neue 470 Kilometer

³⁵ Kamau, The Standard, 2020: <https://www.standardmedia.co.ke/the-standard-insider/article/2001380893/two-presidents-different-styles-how-grand-roads-projects-define-uhuru-and-kibaki> (06.05.2021)

³⁶ Business Daily, 2020: <https://www.businessdailyafrica.com/bd/economy/building-of-sh160bn-mau-summit-road-to-start-2021-2454802> (10.05.2021)

lange Autobahn im Westen Kenias rund um den kenianischen Teil des Victoriasees. Derzeit befindet sich außerdem eine neue Umgehungsstraße in Mombasa, der zweitgrößten Stadt Kenias, in Bau.³⁷

Verkehrsinfrastruktur Nairobi

Insbesondere im Großraum Nairobi werden viele Großprojekte im Bereich der Verkehrsinfrastruktur durchgeführt. Dies ist auch dringend notwendig. Die Transportinfrastruktur Nairobi ist seit Jahrzehnten chronisch überlastet. Die Einwohnerzahl Nairobi ist in den letzten Jahrzehnten förmlich explodiert. 2019 betrug die Bevölkerung Nairobi laut Volkszählung 4,4 Millionen, in der gesamten Metropolregion wohnen rund 9,4 Millionen Menschen. Dies ist ein Wachstum von über 50% im Vergleich zur letzten Volkszählung 2009. Das jährliche Wachstum beträgt insbesondere aufgrund der hohen Stadt-Land Migration rund 4%.³⁸ Der Ausbau der Verkehrsinfrastruktur konnte diesem Bevölkerungswachstum nicht folgen. Der tägliche Stau auf dem Weg zur Arbeit ist Alltag für die circa neun Millionen Einwohner der Metropolregion Nairobi. Die durchschnittliche tägliche Zeit im Stau beträgt eine knappe Stunde und die Kosten dessen werden auf rund 0,8 Mrd. Euro im Jahr geschätzt.³⁹ Im von IBM 2011 in 20 Großstädten weltweit durchgeführten Commuter Pain Survey landet Nairobi dementsprechend als verkehrstechnisch belastetste Stadt Afrikas auf Platz 4 des Gesamtrankings. Übertroffen wird das verkehrsunterstützte Stresslevel Nairobi dabei lediglich von Mexico-City und den beiden chinesischen Metropolen Shenzhen und Peking. Selbst die Metropolen Indiens und sämtliche untersuchten Städte Nordamerikas und Europas schnitten deutlich besser ab.⁴⁰ Diese Problematik hat auch die kenianische Regierung erkannt und versucht, ihr mit zahlreichen Infrastrukturprojekten entgegenzuwirken. Eines dieser Projekte ist die Errichtung von Umgehungsstraßen. Bis vor wenigen Jahren führte die größte Autobahn von Ost- nach Westkenia noch Mitten durch die Innenstadt Nairobi. Mittlerweile gibt es eine nördliche, östliche und südliche Umgehungsstraße, die westliche Umgehungsstraße befindet sich noch im Bau und soll 2022 fertiggestellt werden. Diese Umgehungsstraße wird von der *China Road and Bridge Corporation (CRBC)* gebaut.

Ein weiteres sehr wichtiges Infrastrukturprojekt in Nairobi ist der *Nairobi Expressway*. Dieser ist eine rund 27 km lange Hochautobahn, die den internationalen Flughafen Nairobi mit der Nairobi-Nakuru Autobahn verbinden soll. Mit dem Bau wurde im Oktober 2020 begonnen und das Projekt soll bereits Mitte 2022 fertiggestellt werden. Die Kosten für diese Autobahn auf Stelzen betragen rund 450 Mio. Euro. Finanziert und gebaut wird auch dieses Projekt von der *China Road and Bridge Corporation (CRBC)* in einer öffentlich-privaten Partnerschaft. Die Autobahn wird von der CRBC betrieben werden und nur gegen die Zahlung einer Maut genutzt werden dürfen.⁴¹ Auch dieses Projekt soll dazu beitragen, die Verkehrssituation in Nairobi zu entlasten. Es ist allerdings fraglich, ob sich die Mehrheit der Einwohner Nairobi die Maut leisten kann, oder ob dieses Projekt nur der Mittel- und Oberschicht zugutekommen wird.

Deshalb plant die keniansche Regierung, auch den öffentlichen Nahverkehr zu verbessern. Priorität hat hierbei der Ausbau des S-Bahn-Netzes. Derzeit gibt es vier S-Bahn Routen, die insgesamt eine Strecke von rund 160km abdecken. Aufgrund geringer Zuverlässigkeit, zu großen Zeitintervallen und schlechter Sicherheit werden sie aber nur eingeschränkt genutzt. Derzeit werden in mehreren Phasen mehr S-Bahnstationen gebaut, weitere Routen hinzugefügt und die S-Bahnflotte vergrößert. Die S-Bahnen sollen öfter fahren und sich genauer an die Zeitpläne halten, um ihre Attraktivität zu erhöhen. So soll die Abhängigkeit vom Straßenverkehr reduziert werden. Ziel ist die Beförderung von 500.000 Passagieren täglich. Wie erfolgreich der Ausbau des S-Bahn-Systems sein wird, ist Stand Oktober 2021 noch nicht absehbar.⁴² Dieses Projekt wird in einer öffentlich-privaten Partnerschaft zwischen der Regierung Kenias und dem US-amerikanischen Infrastrukturunternehmen *EleQtra* durchgeführt. Darüber hinaus

³⁷ Ehlers, GTAI, 2020: <https://www.gtai.de/gtai-de/trade/wirtschaftsumfeld/wirtschaftsausblick/kenia/deutsche-unternehmen-halten-der-region-die-treue-586876> (06.05.2021)

³⁸ KNBS, 2019: <https://www.knbs.or.ke/?p=5621> (05.05.2021)

³⁹ Ombok, Bloomberg, 2019: <https://www.bloomberg.com/news/articles/2019-09-24/traffic-jams-in-kenya-s-capital-bleed-1-billion-from-economy> (07.05.2021)

⁴⁰ IBM, 2011: <http://www-03.ibm.com/press/us/en/pressrelease/35359.wss> (07.05.2021)

⁴¹ Einashe, BBC, 2020: <https://www.bbc.com/news/world-africa-55995229> (07.05.2021)

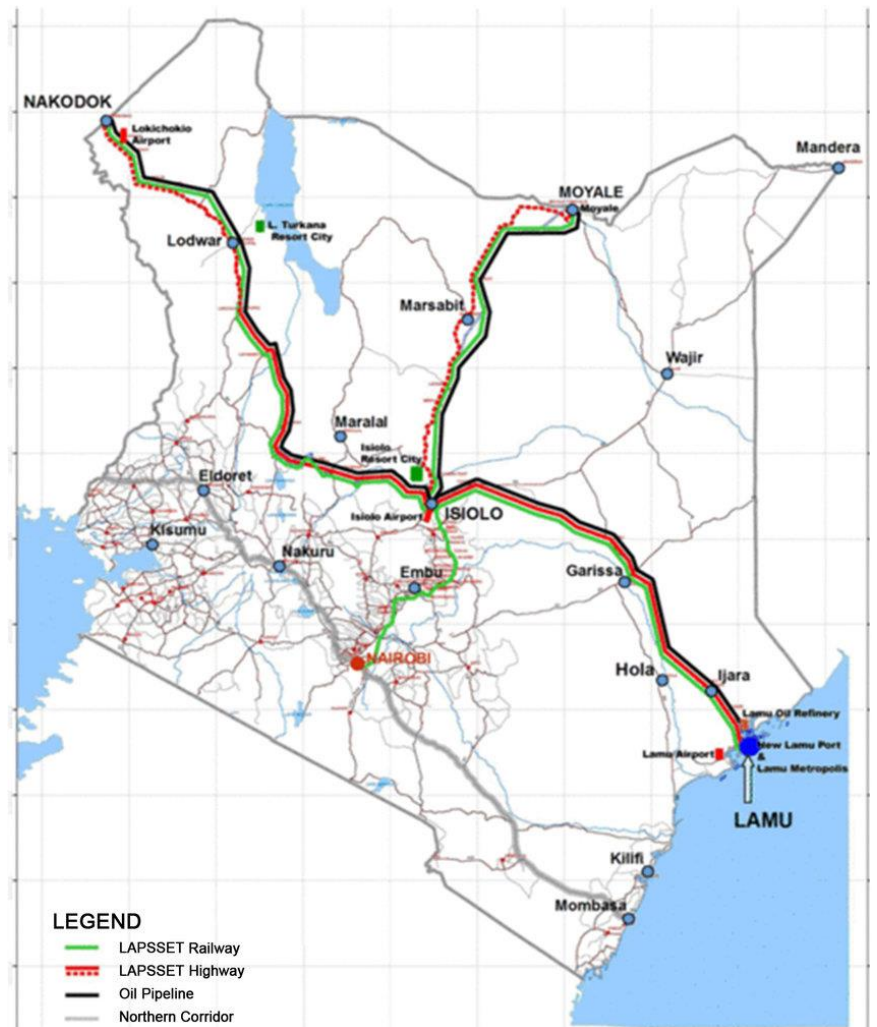
⁴² Okoth, The Kenyan Wall Street (2020): <https://kenyanwallstreet.com/nairobi-commuter-rail-service-takes-shape/> (07.05.2021)

soll der öffentliche Nahverkehr auch durch die Errichtung zahlreicher Busbahnhöfe, speziellen für Busse reservierten Fahrbahnen und dem Import von Bussen mit einer hohen Kapazität von 160 Passagieren verbessert werden.

LAPSET

Das vermutlich weitreichendste Infrastrukturprojekt ist der *Lamu-Hafen-Südsudan-Äthiopien Transportkorridor* (LAPSET). Dieses Großprojekt beinhaltet zwei Komponenten: Der Bau eines Tiefseehafens mit drei Schifflandungsplätzen in Lamu im Norden der kenianischen Küste und einem Transportkorridor in Nordkenia. Aus verschiedenen Gründen ist der Norden Kenias in Bezug auf Infrastruktur und wirtschaftliche Entwicklung noch unzureichend erschlossen. Der Handel mit den nördlichen Nachbarländern Äthiopien und dem Südsudan (und mit Abstrichen Somalia) ist von der schlechten Verkehrsinfrastruktur negativ betroffen und fällt viel geringer aus als der Handel mit den südlichen Nachbarländern Uganda und Tansania. Dies soll mit dem neuen Transportkorridor geändert werden. Der Transportkorridor wird aus mehreren Autobahnen, Eisenbahnstrecken, Flughäfen, Ölpipelines und einer Ö raffinerie bestehen. Die Ö raffinerie und Ölpipelines sollen im Norden Kenias entdecktes Öl fördern, verarbeiten und abtransportieren. Es ist allerdings noch fraglich, ob das vorhandene Öl ausreicht, um eine Raffinerie wirtschaftlich zu machen. Die Autobahnen und Eisenbahnstrecken sollen die Anbindung Kenias zu dem

Abbildung 8: LAPSET Transportkorridor



Muhwanga, Obiero & Karanja:
https://www.researchgate.net/publication/327156606_Application_of_Geographic_Information_Systems_in_Groundwater_Prospeting_A_Case_Study_of_Garissa_County_Kenya (10.05.2021)

Südsudan und Äthiopien verbessern und somit zu mehr Handel beitragen. Insbesondere vom Handel mit Äthiopien, das in den letzten Jahren ein konstant hohes Wirtschaftswachstum erzielen konnte, erhofft sich die kenianische Regierung viel. Da Äthiopien keinen Zugang zum Meer hat, wird der Großteil des äthiopischen Handels über den Hafen des Nachbarlands Dschibuti abgewickelt. Zukünftig wäre auch eine Nutzung des Hafens in Lamu möglich. Der ölfreiche Südsudan, der ebenfalls ein Binnenland ist, sucht für den Ölexport eine Alternative zum Sudan.⁴³

⁴³ Business Daily, 2020: <https://www.businessdailyafrica.com/bd/corporate/shipping-logistics/cautious-optimism-lapsset-projects-near-completion-2729982> (10.05.2021)

Die Gesamtkosten des Projekts werden auf rund 22 Mrd. Euro geschätzt. Es ist allerdings unwahrscheinlich, dass alle Komponenten des Projekts auch in die Tat umgesetzt werden. Insbesondere bezüglich der Ölraffinerie und der Eisenbahn gibt es unter Experten unterschiedliche Meinungen bezüglich der Realisierbarkeit. Da das Projekt noch nicht durchfinanziert ist, wird es in Etappen gebaut. Der Bau des Tiefseehafens in Lamu ist fast abgeschlossen und im Mai 2021 hat das erste Schiff im neuen Hafen angelegt.⁴⁴ Auch bezüglich des Straßenbaus gibt es Fortschritte. Eine Eröffnung des Hafens und eines Teils der Straßen noch im Jahr 2021 ist realistisch. Der Bau der bisherigen Komponenten wurde von der *China Communications Construction Corporation (CCCC)* unternommen.⁴⁵

Immobilienbau

Wohnungen

Das Schaffen von bezahlbarem Wohnraum ist eines der vier nationalen Entwicklungsziele. Dies zeigt den sehr hohen Stellenwert, den der Immobilienbau bei der kenianischen Regierung innehat. Der Ausbau von bezahlbarem Wohnraum ist insbesondere in Nairobi und den weiteren Großstädten tatsächlich auch notwendig. Kenia hat ein Bevölkerungswachstum von rund 2%; das Bevölkerungswachstum Nairobis beträgt 4%. Die Nachfrage nach Wohnraum wächst dementsprechend schnell. Die Weltbank schätzt das Häuserdefizit Kenias auf rund 2 Millionen Einheiten. Die Nachfrage nach Häusern wächst jedes Jahr um 200.000 Einheiten gegenüber einem Wachstum auf Angebotsseite von 50.000 Einheiten pro Jahr. Das Häuserdefizit steigt also rasant.⁴⁶ Die Nachfrage der städtischen Mittel- und Oberschicht wird überwiegend bedient. Insbesondere für die untere Mittelschicht und die Unterschicht besteht allerdings eine hohe unerfüllte Nachfrage. Dies gilt insbesondere für städtische, aber auch ländliche Gebiete. Das höchste Häuserdefizit gibt es in der Hauptstadt Nairobi. Die absolute Mehrheit der neuen Häuser und Wohnungen sind im mittleren bis gehobenen Preissegment angesiedelt. Aufgrund des Häuserdefizits im niedrigen Preissegment können sich viele Einwohner Nairobis, die nur über ein geringes Einkommen verfügen, lediglich eine improvisierte Behausung in einer informellen Siedlung leisten.⁴⁷

Seit einigen Jahren ist die kenianische Regierung bemüht, diese Unterversorgung an bezahlbarem Wohnraum zu reduzieren. Im Jahr 2017 wurde ein Programm zur Schaffung von bezahlbarem Wohnraum ins Leben gerufen und seitdem gibt es hohe staatliche Investitionen in den Häuserbau, insbesondere im unteren und mittleren Preissegment. Innerhalb von fünf Jahren sollen insgesamt 500.000 Häusereinheiten gebaut und verfügbar gemacht werden. Die kenianische Regierung ist verantwortlich für den Bau der Wohnungen und verkauft diese anschließend zu einem subventionierten Betrag weiter. Käufer müssen vor Baubeginn eine Vorzahlung von 12,5% treffen. Für die Zahlung des verbliebenen Betrags bietet die kenianische Regierung in Kooperation mit Banken verschiedene Finanzierungsmodelle wie z.B. Hypotheken an. Das erste Projekt im Rahmen dieses Programms zur Schaffung von bezahlbarem Wohnraum wurde im Oktober 2020 fertiggestellt. Insgesamt wurden 1.370 Wohnungen und die damit einhergehende Infrastruktur gebaut und weiterverkauft. Durchgeführt wurde dieses Projekt von der *China State Construction Engineering Corporation Limited (CSCEC)*. Weitere Projekte sind insbesondere in Nairobi, aber auch in den anderen Städten Kenias geplant. Die hohe Priorität, die die kenianische Regierung der Schaffung von bezahlbarem Wohnraum beimisst, zeigt sich in den steigenden Investitionen der kenianischen Regierung in den Wohnungsbau. Im letzten Jahrzehnt sind die öffentlichen Ausgaben für den Wohnungsbau von 20 Mio. Euro 2010/2011 auf fast 200 Mio. Euro 2018/2019 angestiegen. Insbesondere seit dem Start des Programms zur Schaffung von bezahlbarem Wohnraum 2017 sind die Investitionen stark gewachsen. Aufgrund der derzeitigen angespannten finanziellen Lage der Regierung ist nicht absehbar, ob alle geplanten Investitionen der Regierung auch durchgeführt werden. Das ursprüngliche Ziel, 500.000 Häusereinheiten bis 2022 fertigzustellen, wird allerdings als unrealistisch

⁴⁴ Miriri, Reuters, 2021: <https://www.reuters.com/world/africa/first-ships-dock-kenyas-lamu-deep-water-port-2021-05-20/> (28.05.2021)

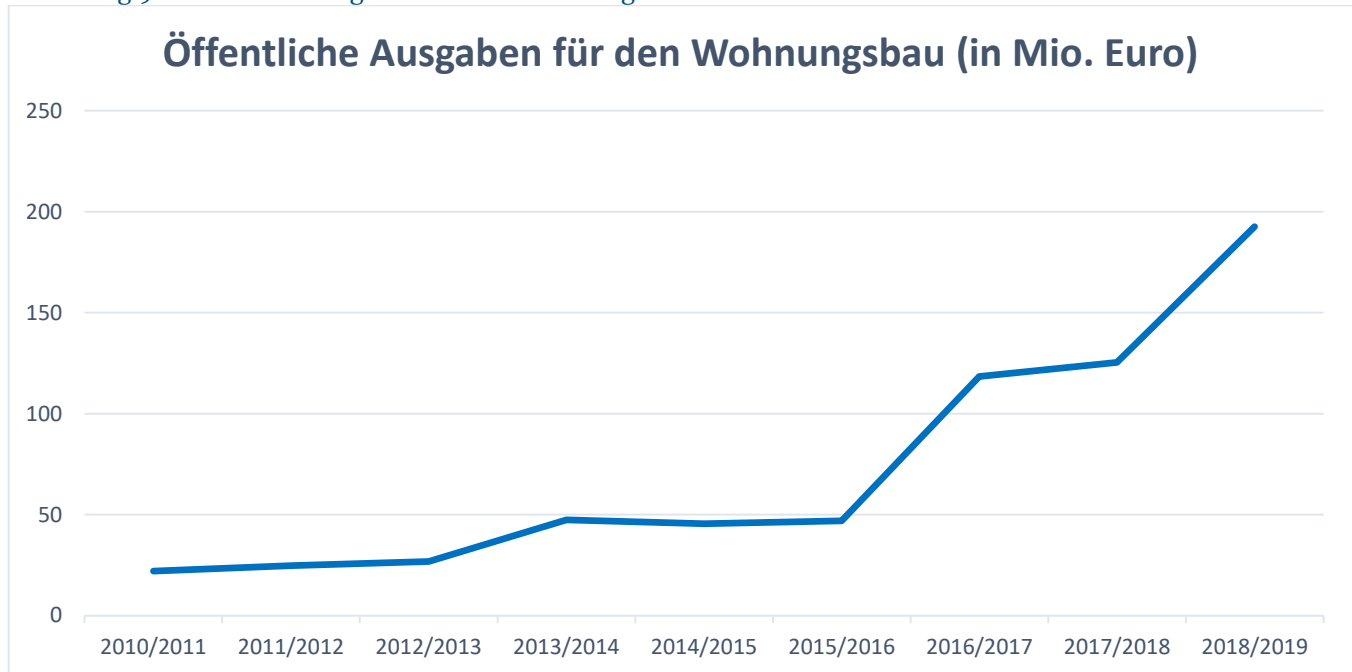
⁴⁵ Anami, The East African, 2021: <https://www.theeastafrican.co.ke/tea/business/lapsset-project-works-still-on-nine-years-later-3372248> (10.05.2021)

⁴⁶ World Bank, 2017: <https://www.worldbank.org/en/country/kenya/publication/kenya-needs-2-million-more-low-income-homes-building-them-would-boost-its-economic-growth#:~:text=However%2C%20the%20production%20of%20housing,urban%20households%20living%20in%20slums>. (10.05.2021)

⁴⁷ Cytonn, 2021: <https://cytonn.com/blog/article/current-real-estate-trends-in-kenya-and-how-they-affect-investors> (10.05.2021)

betrachtet. Es ist wahrscheinlich, dass die kenianische Regierung auch in den nächsten Jahren in die Schaffung von bezahlbarem Wohnraum investieren wird, diese Investitionen aber signifikant zurückgefahren werden.⁴⁸⁴⁹ Neben diesem Programm stellt die Regierung auch staatliches Land zu geringen Kosten zur Verfügung, entwickelt oder subventioniert Masseninfrastruktur für Schlüssel-Standorte, koordiniert und beschleunigt gesetzliche Genehmigungen von Behörden und Versorgungsunternehmen neben vielen weiteren Maßnahmen. Dies alles dient dem Ziel, mehr bezahlbaren Wohnraum zur Verfügung zu stellen.

Abbildung 9: Öffentliche Ausgaben für den Wohnungsbau



Quelle: eigene Darstellung nach Kenya National Bureau of Statistics, 2020: <https://www.knbs.or.ke/?wpdmpro=economic-survey-2020> (05.05.2021) und Kenya National Bureau of Statistics, 2015: <https://www.knbs.or.ke/?wpdmpro=economic-survey-2015> (06.05.2021). Rundungsfehler können auftreten.

Im Gegensatz zum unteren und mittleren Preissegment, gibt es im gehobenen Preissegment ein deutlich größeres Angebot. Diese teureren Wohnungen sind insbesondere in Nairobi vorzufinden. Es gibt Stand Mai 2021 nur eine unwesentliche unerfüllte Nachfrage, teilweise ist sogar eine gewisse Überkapazität zu beobachten. Eine Abkühlung des Marktes für Wohnungen im gehobenen Preissegment ist zu erwarten. Dies muss aber in Relation zum Bauboom der letzten Jahre gesehen werden. Trotz eines Abebbens des Baubooms sind die Aussichten für den Immobilienbau glänzend. Die Kombination aus hohem Bevölkerungswachstum, Wirtschaftswachstum und Verstädterung führt dazu, dass die Nachfrage nach Immobilien insbesondere in Nairobi stetig steigen wird. Kurzfristig wird es im niedrigen und mittleren Preissegment das höchste Wachstum geben, aber mittelfristig bietet auch das höhere Preissegment großes Wachstumspotential.⁵⁰

Gewerbe

Auch beim Bau von Immobilien für Gewerbe gibt es staatliche Unterstützungsprogramme. Um Anreize für die Bauindustrie zu schaffen, gewährt die kenianische Steuerbehörde für Investitionen in Immobilien, die für Hotels, Krankenhäuser und Fertigungsbetriebe genutzt werden, eine Investitionszulage von 50 % im ersten Jahr der Nutzung. Wie im gehobenen Preissegment des Wohnungsbaus, gibt es aber auch im Bereich des Gewerbes gewisse

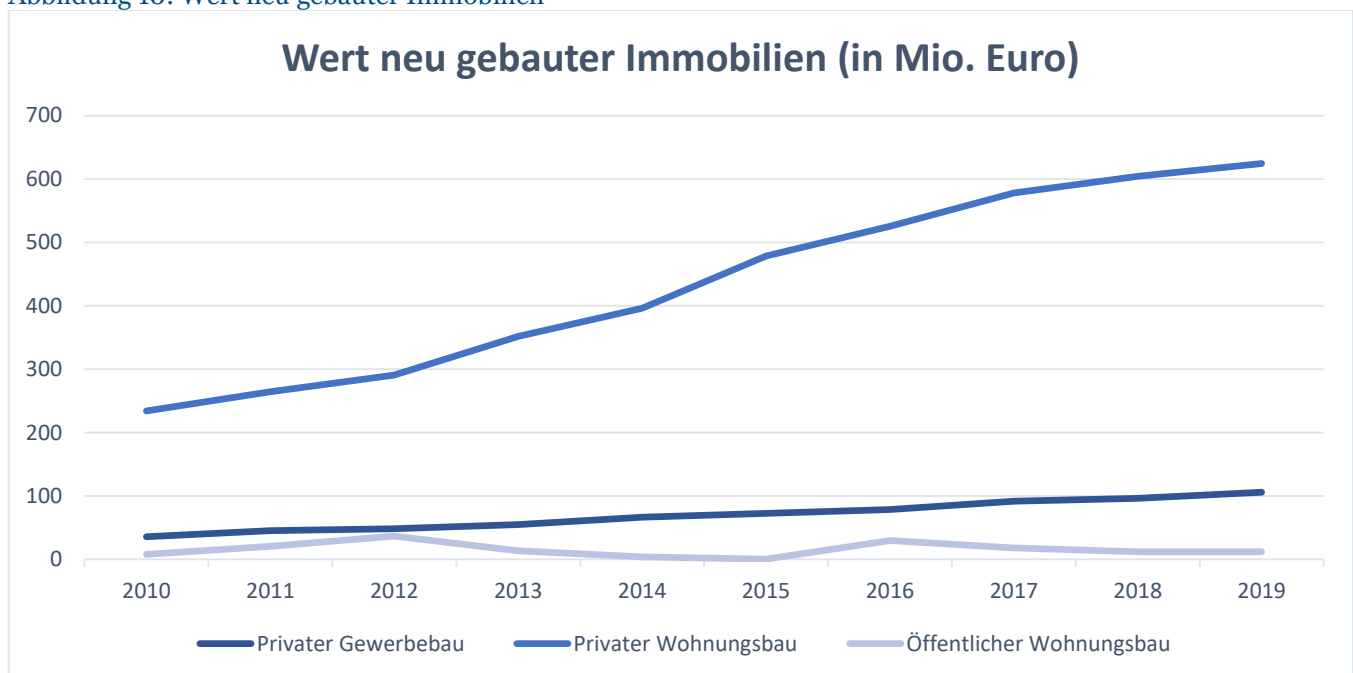
⁴⁸ Cyttonn, 2021: <https://cytonn.com/blog/article/current-real-estate-trends-in-kenya-and-how-they-affect-investors> (10.05.2021)

⁴⁹ Business Daily, 2020: <https://www.businessdailyafrica.com/bd/markets/market-news/affordable-housing-raises-sh536m-from-first-nairobi-project-3221586> (11.05.2021)

⁵⁰ Ehlers, GTAI, 2021: <https://www.gtai.de/gtai-de/trade/branchen/branchenbericht/kenia/kenias-bausektor-winken-grossprojekte-im-bereich-infrastruktur-621308> (10.05.2021)

Marktsättigungserscheinungen. Sowohl bei Büros als auch bei Einkaufszentren besteht ein Überangebot. Es ist wahrscheinlich, dass die Anzahl neu geplanter Projekte in diesem Sektor zurückgehen wird. In den letzten Jahren wurden insbesondere in Nairobi zahlreiche neue Bürogebäude gebaut und auch momentan befinden sich einige Hochhäuser im Bau. Dies hängt auch damit zusammen, dass sich immer mehr westliche Unternehmen und Institutionen in Nairobi niederlassen und von dort ihre Ostafrikageschäfte steuern. Mittlerweile ist der derzeitige Bedarf an Bürogebäuden allerdings gedeckt. Nichtsdestotrotz werden auch in den nächsten Jahren Bürogebäude gebaut werden, der Trend dürfte allerdings rückläufig sein. Die weitere Entwicklung wird auch davon abhängen, zu welchem Ausmaß sich weitere internationale Unternehmen und Institutionen in Nairobi niederlassen und bereits ansässige ihre Aktivitäten ausweiten werden. Bei Einkaufszentren sieht es ähnlich aus. In den letzten Jahren wurden zahlreiche neue Einkaufszentren in Nairobi und den anderen größeren Städten eröffnet. Dies hängt mit der wachsenden Mittelschicht und der damit einhergehenden steigenden Kaufkraft zusammen. In den letzten Jahren wurden beispielsweise in Nairobi die Einkaufszentren *Garden City*, *Two Rivers Mall* und *The Hub* und in Kisumu die *Lake Basin Mall* eröffnet. Durch die hohe Anzahl neu eröffneter Einkaufszentren gibt es aber auch hier Marktsättigungserscheinungen. Im Jahr 2021 sind keine weiteren großen Einkaufszentren geplant.^{51,52} Im Gegensatz dazu befinden sich derzeit einige größere Bauprojekte mit Mischnutzung im Bau und in der Planung. Beispielsweise wird in Nairobi das *Global Trade Center* gebaut. Dies sind vier Hochhäuser mit Wohnungen, einem Einkaufszentrum, einem Hotel und Büros. Bei diesem Projekt wirkt auch das deutsche Architekturbüro *GMP* mit.⁵³ Ein ähnliches, aber deutlich größeres Projekt ist *Tatu City*, eine etwas außerhalb von Nairobi gebaute Stadt. Geplant sind Wohnungen für 150.000 Einwohner, Schulen, Büros, Krankenhäuser sowie Sport- und Freizeitanlagen. Außerdem ist *Tatu City* eine Sonderwirtschaftszone, in der sich zahlreiche Unternehmen ansiedeln sollen.⁵⁴ Beide Projekte befinden sich momentan noch im Bau, wobei Teile von *Tatu City* schon eröffnet wurden.

Abbildung 10: Wert neu gebauter Immobilien



Quelle: eigene Darstellung nach Kenya National Bureau of Statistics, 2020: <https://www.knbs.or.ke/?wpdmpo=economic-survey-2020> (05.05.2021) und Kenya National Bureau of Statistics, 2015: <https://www.knbs.or.ke/?wpdmpo=economic-survey-2015> (06.05.2021). Rundungsfehler können auftreten.

⁵¹ Cytonn, 2021: <https://cytonn.com/blog/article/current-real-estate-trends-in-kenya-and-how-they-affect-investors> (10.05.2021)

⁵² Ehlers, GTAI, 2021: <https://www.gtai.de/gtai-de/trade/branchen/branchenbericht/kenia/kenias-bausektor-winken-grossprojekte-im-bereich-infrastruktur-621308> (10.05.2021)

⁵³ Construction Review Online, 2021: <https://constructionreviewonline.com/ongoing-projects/the-ongoing-global-trade-centre-project-in-nairobi/> (24.06.2021)

⁵⁴ Kenyan Wall Street, 2020: <https://kenyanwallstreet.com/tatu-city-takes-shape-as-industries-drive-record-growth/> (24.06.2021)

Die gegenwärtigen Entwicklungen der Immobilienbranche können mit dem Wert der neu gebauten Immobilien zusammengefasst werden. Insbesondere beim privaten Wohnungsbau, aber auch beim privaten Gewerbebau gab es in den letzten Jahren hohes Wachstum. Der Wert neu eröffneter Immobilien hat sich für beide Kategorien in den letzten zehn Jahren jeweils verdreifacht. Dieser wird sich in den nächsten Jahren aufgrund des Rückgangs an neuen Projekten allerdings reduzieren. Beim öffentlichen Wohnungsbau sind viele Projekte, die in den letzten Jahren gestartet wurden, noch nicht abgeschlossen und deshalb noch nicht in dieser Statistik wiedergegeben.

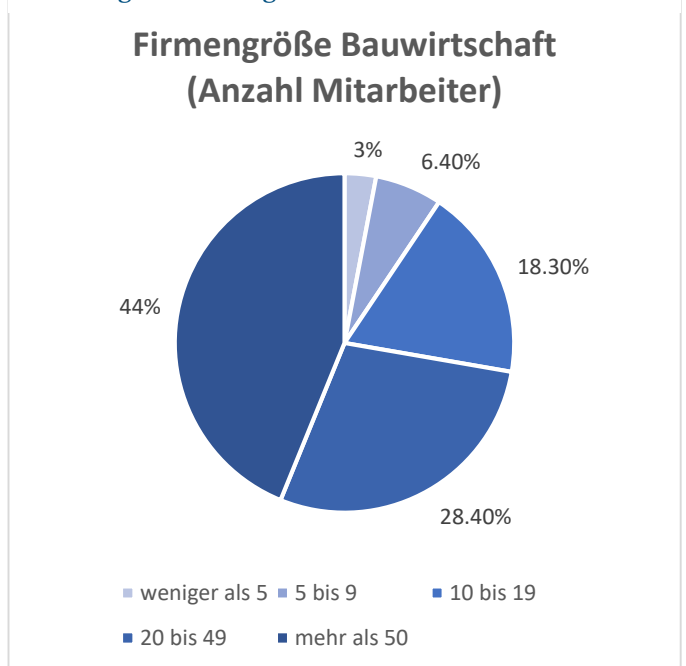
3.3 Potenzielle Partner und Wettbewerbsumfeld

Derzeit wird die kenianische Bauwirtschaft von chinesischen Unternehmen dominiert. Nach Angaben der GTAI dominiert die VR China jedoch derweil noch die ostafrikanischen Märkte: 41,9% aller ostafrikanischen Projekte werden von chinesischen Firmen durchgeführt, 25,6% von lokalen Unternehmen. Die restlichen Projekte teilen sich die Staaten USA, Japan, Südkorea, die Türkei, Italien, Libanon, die Niederlande, Portugal, die Schweiz und die VAE. Die Dominanz der chinesischen Unternehmen ist aber noch relativ neu. In den letzten 15 Jahren wurden immer mehr Bauunternehmen aus China im kenianischen Markt aktiv. Dies hängt vor allem damit zusammen, dass die meisten Großprojekte im Bereich Infrastruktur und Immobilienbau des kenianischen Staats aus China finanziert und von chinesischen Unternehmen durchgeführt wurden. Diese kaufen in der Regel bei chinesischen Zulieferern ein und beauftragen auch bei Unterverträgen oftmals chinesische Unternehmen. Aus diesem Grund spielen chinesische Unternehmen eine große Rolle in der kenianischen Bauwirtschaft. Die wichtigsten dieser Unternehmen sind die *China Road and Bridge Corporation*, die *China Communications Construction Corporation* und die *China State Construction Engineering Corporation Limited*. Mittlerweile spielen diese Unternehmen auch bei Projekten, die von anderen Gebern finanziert werden, eine große Rolle. Es gibt allerdings Anzeichen, dass sich diese Dominanz in den nächsten Jahren reduzieren wird. Die öffentliche Stimmung schlägt langsam gegen China und chinesisch finanzierte Großprojekte um. Viele Kenianer sind besorgt, dass Kenia von China durch eine zu hohe Schuldenlast abhängig wird. Darüber hinaus gibt es Bedenken bezüglich der Qualität der von China durchgeführten Projekte. Außerdem involvieren chinesische Unternehmen nur sehr unzureichend lokale Unternehmen, bringen sämtliche Rohstoffe aus China mit und übermitteln wenig Wissen. Aus diesen Gründen werden Großprojekte immer öfter an nicht-chinesische Unternehmen vergeben. Die Nairobi-Nakuru-Mau Summit-Autobahn wird beispielsweise von einem französischen Konsortium unter der Leitung *Vincis* gebaut werden. Das US-amerikanische Unternehmen *Bechtel Corporation* ist in den Bau der neuen Mombasa-Nairobi Autobahn involviert (auch wenn noch nicht absehbar ist, ob diese auch wirklich realisiert wird). In Mombasa wird die neue Umgehungsstraße von einem Konsortium aus *Fujita* und *Mitsubishi* gebaut. Das zeigt, dass die kenianische Regierung Großprojekte auch zunehmend von nicht-chinesischen Unternehmen durchführen lässt. Nichtsdestotrotz dominieren insbesondere im Bereich der Infrastruktur nach wie vor chinesische Unternehmen.

Ausgeglichenere ist die Situation beim Immobilienbau. Hier machen staatliche Projekte im Vergleich zur Verkehrsinfrastruktur einen viel kleineren Teil der Aufträge aus. Internationale und kenianische Unternehmen teilen sich hier den Markt auf. Sowohl Kleinstunternehmen als auch Großunternehmen spielen eine wichtige Rolle. Insgesamt gibt es in der kenianischen Bauwirtschaft rund 220.000 Unternehmen. Knapp 10% davon sind allerdings Mikrounternehmen mit weniger als zehn Mitarbeitern. 18% haben zwischen zehn und 19 Mitarbeitern, 28% zwischen 20 und 49 und 44% der Unternehmen haben mehr als 50 Mitarbeiter. Dies zeigt, dass Mikro-, Klein- und Mittelunternehmen eine vergleichsweise hohe Rolle spielen. Insbesondere die kleinen Unternehmen agieren meistens im sogenannten informellen Sektor und ihre Standards bezüglich Qualität der Bauverfahren und Qualifikation der Mitarbeiter werden nur selten überprüft. Dennoch stellen diese Firmen einen wichtigen Bereich der kenianischen Bauwirtschaft dar. Sie sind vor allem im Immobilienbau des niedrigeren Preissegments aktiv. Unternehmen mit einer Größe von 20 bis 49 Mitarbeitern sind zumeist kleinere kenianische Bauunternehmen. Diese

sind sowohl im Bereich der Verkehrsinfrastruktur als auch des Immobilienbaus aktiv, beispielsweise im ländlichen Straßenbau oder im Immobilienbau des mittleren Preissegments. Die Bauunternehmen mit mehr als 50 Mitarbeitern setzen sich aus größeren kenianischen Unternehmen, die oftmals in indischer Hand sind, und internationalen Unternehmen zusammen. Diese sind zumeist auf einen Subsektor der Bauwirtschaft spezialisiert. Relevante internationale Unternehmen sind beispielsweise *H. Young*, die vor allem in den Bereichen Straßen- und Brückenbau, Stahl- und Elektrobau sowie Hafen- und Industrieanlagenbau aktiv sind; *Civicon*, die sich auf Transportlösungen und Dienstleistungen, mechanische Konstruktion von Bauteilen und Stahlbau, Straßen- und Elektrobau sowie Kran- und Hebeservices spezialisiert haben; *Intex Construction Limited*, mit einem Fokus auf Straßen- und Brückenbau, Wasser- und Sportanlagenbau sowie Haus- und Wohnungsbau; *Epc Builders Ltd.*, die vor allem im Hausbau, aber auch im Wasser-, Abwasser- und Straßenbau aktiv ist; *Associated Construction* mit Aktivitäten im Bereich Straßen- und Immobilienbau (sowohl Wohnungen, als auch Gewerbe); *Hayer Bishan Singh & Sons Ltd.*, die vor allem Infrastruktur bauen; *Laxmanbhai Construction*, eines der führenden Unternehmen im Gewerbebau; und *Cementers*, die sich auf den Straßenbau spezialisiert haben. Neben diesen klassischen Bauunternehmen gibt es außerdem noch Ingenieurbüros wie z.B. *Richfield Engineering Ltd.*, die Dienstleistungen für die Bauwirtschaft wie Machbarkeitsstudien oder Bauaufsicht anbieten. Ausführlichere Profile wichtiger Marktakteure finden sich im Anhang.

Abbildung 11: Firmengröße Bauwirtschaft



Quelle: eigene Darstellung nach Kenya National Bureau of Statistics, 2020: <https://www.knbs.or.ke/?wpdmpromo=statistical-abstract-2020> (11.05.2021). Rundungsfehler können auftreten.

Durch den Bauboom der letzten Jahre ist die Anzahl der Bauunternehmen stark gestiegen. Dies wird sich in den nächsten Jahren durch das Abebben des Baubooms vermutlich ändern. Eine Marktberreinigung erscheint wahrscheinlich. Viele Bauunternehmen, die nur aufgrund der exzellenten Situation der Bauwirtschaft in den vergangenen Jahren profitabel waren, werden ihre Geschäfte in den kommenden Jahren einstellen müssen. Dies betrifft allerdings vor allem Unternehmen, die in diesem Jahrtausend gegründet wurden und weniger bereits etablierte Firmen. Außerdem werden Großunternehmen weniger stark betroffen sein als Mikro-, Klein- und Mittelunternehmen. Dieser wahrscheinliche Rückgang der Firmenanzahl ist normaler Bestandteil der Marktkonsolidierung.⁵⁵

3.4 Marktpotenzial: Stärken und Schwächen

Die kenianische Bauwirtschaft ist ein stark wachsender Markt mit hohem Potential. Einige Schwächen müssen allerdings berücksichtigt werden. Seit einigen Jahren zeichnet sich ein Abebben des Baubooms ab. Verschiedene Indikatoren für die Stärke der Bauwirtschaft zeigen alle an, dass sich das Wachstum des Sektors reduziert. Dies hat verschiedene Gründe. Im Bereich des Gewerbes und Wohnungen im gehobenen Preissegment gibt es Marktsättigungserscheinungen. Vor dem Bauboom gab es eine Unterversorgung. Mittlerweile ist die Nachfrage gedeckt, teilweise besteht sogar eine Überversorgung. Hier ist in den nächsten Jahren nur Wachstum zu erwarten, wenn der Bedarf weiterwächst. Eine weitere Herausforderung für die kenianische Bauwirtschaft ist die generelle Kapitalknappheit in Kenia, die durch die Covid-19 Pandemie weiter verschärft wurde. Die Covid-19 Pandemie hat zu einer schwierigen wirtschaftlichen Situation geführt. Insbesondere die kenianische Regierung ist stark betroffen.

⁵⁵ Ehlers, GTAI, 2021: <https://www.gtai.de/gtai-de/trade/branchen/branchenbericht/kenia/branchenstruktur-260382> (12.05.2021)

Durch gesteigerte Ausgaben und verringerte Steuereinnahmen hat sich die ohnehin schon hohe Staatsverschuldung weiter erhöht. Dies wird mittelfristig Auswirkungen auf die Bauwirtschaft haben. Insbesondere die Verkehrsinfrastruktur ist von staatlicher Finanzierung abhängig, weshalb die hohe Verschuldung Kenias die mittelfristigen Aussichten der Bauwirtschaft trübt. Derzeit wird der Großteil der Großprojekte in der Bauwirtschaft durch internationale Geberinstitutionen oder bilaterale Zusammenarbeit finanziert. Kenia selbst finanziert in der Regel nicht mehr als 12% selbst. Auch hier sind mittelfristig geringere Geberzuschüsse zu erwarten. Die Bereitschaft anderer Länder, Kenia Löhne zu gewähren, wird vorraussichtlich aufgrund der Staatsverschuldung sinken.

Diese zu erwartenden Schwierigkeiten bezüglich der Finanzierung betreffen aber vornehmlich öffentliche Projekte, die Privatwirtschaft ist weniger betroffen. Außerdem werden kurzfristig die staatlichen Infrastrukturausgaben aufgrund eines Post-Covid Konjunkturpakets sogar ansteigen. Deshalb wird die hohe Staatsverschuldung zumindest kurzfristig keine negativen Auswirkungen auf die Bauwirtschaft haben. Darüber hinaus haben in den letzten Jahren öffentlich-private Partnerschaften an Bedeutung gewonnen. Beispiele hierfür sind die derzeit im Bau befindliche Hochautobahn innerhalb von Nairobi und die Nairobi-Nakuru-Mau Summit-Autobahn, die derzeit noch geplant wird. Beide Projekte werden von ausländischen Unternehmen finanziert, die diese für einen festgelegten Zeitraum betreiben und die Baukosten durch Mautgebühren wiedererlangen werden. Die Zunahme an öffentlich-privaten Partnerschaften bietet weitreichende Möglichkeiten für Unternehmen. Solche kreativen Finanzierungsmodelle ermöglichen der kenianischen Regierung trotz hoher Schulden die Infrastruktur zu verbessern. Dies ist auch notwendig. Trotz der hohen Investitionen in die Infrastruktur in den letzten Jahren besteht nach wie vor in vielen Bereichen Nachholbedarf. Die weitere Verbesserung der Infrastruktur hat bei der kenianischen Regierung eine sehr hohe Priorität. Das Gleiche gilt auch für die Schaffung von bezahlbarem Wohnraum. Deshalb gibt es eine hohe staatliche Unterstützung für die Bauwirtschaft.

Die wohl größte Stärke der kenianischen Bauwirtschaft ist aber das hohe Bevölkerungs- und Wirtschaftswachstum. Die kenianische Bevölkerung wächst jedes Jahr um etwas mehr als 2%. Das entspricht einer jährlichen Bevölkerungszunahme von rund 1.2 Mio. Menschen. Auch die Wirtschaft ist in den vergangenen Jahren durchschnittlich um 5-6% gewachsen. Nach einem durch die Covid-19 Pandemie bedingten Einbruch des Wirtschaftswachstums im Jahr 2020 wird für 2021 ein Wachstum von rund 7,6% erwartet. Für die Bauwirtschaft relevant ist außerdem die hohe Verstädterung. Die städtische Bevölkerung wächst jedes Jahr um rund 4%. Insbesondere die städtische Mittelschicht wächst stetig und gewinnt an Kaufkraft. Darüber hinaus ist Nairobi der regionale Drehpunkt. Viele internationale Unternehmen und Institutionen haben ihr regionales Hauptquartier in Nairobi. Mit einer steigenden Relevanz Ostafrikas in der Weltwirtschaft ist zu erwarten, dass sich immer mehr Unternehmen und Institutionen in Nairobi niederlassen werden. Diese Faktoren führen dazu, dass es insbesondere in Nairobi, aber auch dem Rest Kenias einen stark steigenden Bedarf an Infrastruktur und Immobilien gibt. Auch in Sektoren, in denen es derzeit ein Überangebot gibt, ist in den nächsten Jahren aufgrund dessen deutliches Wachstum zu erwarten. Zusammengefasst lässt sich also sagen, dass der Bauboom der letzten Jahre abebbt und einer Phase des konsolidierten Wachstums Platz macht. Nichtsdestotrotz hat die kenianische Bauwirtschaft aber sehr gute Zukunftsaussichten und sollte unbedingt im Auge behalten werden.

4. Rechtliche und politische Rahmenbedingungen

4.1 Governance Struktur

Wie im ersten Kapitel beschrieben, hat Kenia in den letzten Jahren einen Dezentralisierungsprozess durchgemacht. Seitdem gibt es zwei Regierungsebenen in Kenia: die nationale und die Bezirks- (*County*-)Ebene. Die Entwicklungen gehen in Richtung eines quasi-föderalen Systems. Die Regierungen auf nationaler und Bezirksebene sind getrennt, aber abhängig voneinander. Die Zusammenarbeit wird gemäß *Artikel 6(2)* der Verfassung basierend auf Absprachen und Kooperation durchgeführt. Die Hauptverantwortung der nationalen Regierung besteht darin, Richtlinien und Strategien auf nationaler Ebene zu entwickeln, während die Hauptverantwortung der Bezirksregierungen darin besteht, die Richtlinien und Strategien auf Bezirksebene anzuwenden und an den jeweiligen Kontext der Bezirke anzupassen.⁵⁶

Die Dezentralisierung hat auch Auswirkungen auf die Bauwirtschaft. Die Regierungsstruktur und der institutionelle Aufbau des Bausektors wurden durch die dezentralisierte Regierung dahingehend beeinflusst, dass die Erteilung von Genehmigungen und Zulassungen für Bauarbeiten nun nicht mehr zentral in Nairobi erfolgt, sondern jeder Bezirk die Autorität über solche Projekte in seinem Zuständigkeitsbereich hat. Zuvor hatten die lokalen Regierungen die Zuständigkeit für die Genehmigung kleinerer Bauprojekte. Mit der Dezentralisierung haben sie nun aber auch das Sagen bei mittleren und großen Projekten.⁵⁷

4.2 Institutionelle Struktur

Die Bezirksregierungen und die nationale Baubehörde (*National Construction Authority, NCA*) sind die wichtigsten Institutionen bei der Regulierung des Bausektors in Kenia. Die Bezirksregierungen erteilen die Baugenehmigung und die Nationale Baubehörde stellt die Konformitätsbescheinigung aus.⁵⁸ Neben den Bezirksregierungen und der Nationalen Baubehörde wird die Bauindustrie durch verschiedene andere Behörden innerhalb des Ministeriums für Verkehr und Infrastruktur reguliert. Diese decken verschiedene Bereiche der Bauindustrie ab und sind je nach Art der Bauprojekte oft in den Genehmigungsprozess eingebunden. Dazu gehören u.a. die Nationale Behörde für Umweltmanagement (*National Environment Management Authority, NEMA*), die Wasserwirtschaftsbehörde (*Water Resources Authority, WRA*) und die Kenianische Behörde für zivile Luftfahrt (*Kenya Civil Aviation Authority, KCAA*). Weitere wichtige Institutionen für die kenianische Bauwirtschaft sind die Kenianische Nationale Behörde für Autobahnen (*Kenya National Highways Authority, KeNHA*), die Behörde zur Entwicklung des LAPSSET-Korridors (*LAPSSET Corridor Development Authority*) und die Nationale Wohnungsbaugesellschaft (*National Housing Corporation, NHC*).

Bezirksregierungen

Die kenianische Verfassung teilt das Land in 47 Bezirke auf, wobei jeder Bezirk für viele Funktionen verantwortlich ist, u.a. Landvermessung und -kartierung, öffentliche Arbeiten, Entwässerung in den städtischen Zentren und die allgemeine Verwaltung des Wachstums und der Entwicklung des Bezirks. Darüber hinaus erteilt jede

⁵⁶ Kenya Law Reform Commission, 2021: <https://www.klrc.go.ke/index.php/constitution-of-kenya/108-chapter-two-the-republic/172-6-devolution-and-access-to-services> (27.05.2021)

⁵⁷ Citizen Digital, 2021: <https://citizentv.co.ke/blogs/opinion-effective-leadership-is-vital-for-working-healthcare-systems-11565067> (27.05.2021)

⁵⁸ KenInvest, 2021: <http://www.invest.go.ke/starting-a-business-in-kenya/building-and-constructing/> (27.05.2021)

Bezirksregierung eigenständig Baugenehmigungen und damit zusammenhängende Genehmigungen. Im Wesentlichen sind die Bezirksregierungen an der Regulierung und Genehmigung aller Bauprojekte beteiligt.⁵⁹

Nationale Baubehörde

Die Nationale Baubehörde (*National Construction Authority*)⁶⁰ ist eine Körperschaft des öffentlichen Rechts und wurde auf Basis des Gesetzes Nr. 41 von 2011 (*National Construction Authority Act 2011*) gegründet. Sie ist eine Einrichtung des Ministeriums für Verkehr und Infrastruktur. Das Mandat der NCA ist es, die Bauwirtschaft zu beaufsichtigen. Zu ihren Aufgaben gehören die Registrierung von Bauprojekten, die Registrierung von Bauunternehmern (einheimische und ausländische), die Akkreditierung von Bauarbeitern und Bauleitern sowie die Einteilung von Baufirmen in Kategorien, basierend auf dem Auftragswert, den sie übernehmen dürfen.⁶¹

Alle Bauprojekte müssen bei der nationalen Baubehörde registriert werden. Nach der Beantragung der Projektregistrierung gemäß den festgelegten Kriterien wird eine vorläufige Konformitätsbescheinigung ausgestellt, mit der die Bauarbeiten begonnen werden können, bevor die Konformitätsbescheinigung ausgestellt wird.

Nationale Behörde für Umweltmanagement

Die kenianische Nationale Behörde für Umweltmanagement (*National Environment Management Authority, NEMA*)⁶² ist eine nationale Behörde, die im Jahr 2002 mit dem Ziel gegründet wurde, Umweltaktivitäten zu überwachen und zu koordinieren. Sie ist unter anderem für die Umsetzung der Umweltpolitik in allen Bereichen des Landes verantwortlich. Zu ihren Hauptaufgaben gehört es, Bauprojekte zu identifizieren, für die eine Umweltprüfung oder Umweltüberwachung durchgeführt werden muss. Dies soll sicherstellen, dass die Umwelt durch bauliche Aktivitäten nicht geschädigt wird. Sie ist außerdem verantwortlich für die Erstellung und Überprüfung von Landnutzungsrichtlinien.^{63,64}

Wasserwirtschaftsbehörde

Die Wasserwirtschaftsbehörde (*Water Resources Authority, WRA*)⁶⁵ ist eine Institution, die gemäß Abschnitt 11 des Wassergesetzes (*Water Act, 2016*) gegründet wurde. Sie sichert im Auftrag der nationalen Regierung das Recht auf sauberes Wasser. Dies beinhaltet auch die Regulierung und Überprüfung einer ordnungsgemäßen Bewirtschaftung und Nutzung der Wasserressourcen.⁶⁶ Zu den Aktivitäten der WRA gehören unter anderem die Kartierung von Grundwassergebieten und die Erteilung von Wassernutzungsgenehmigungen. Sie nehmen Anträge auf Wassernutzungsgenehmigungen entgegen, prüfen die Durchführbarkeit, stellen die Genehmigungen aus und legen die damit einhergehenden Bedingungen fest. Beispiele für Genehmigungen, die von der WRA erteilt werden, sind die Wassernutzungs- und Abwassereinleitungsgenehmigungen.⁶⁷

⁵⁹ Commonwealth Local Government Forum, 2018: http://www.clgf.org.uk/default/assets/File/Country_profiles/Kenya.pdf (27.05.2021)

⁶⁰ National Construction Authority, 2021: <https://www.nca.go.ke/> (27.05.2021)

⁶¹ Competition Authority of Kenya, 2017: <https://www.cak.go.ke/sites/default/files/Construction%20Industry%20in%20Kenya.pdf> (27.05.2021)

⁶² National Environment Management Authority, 2021: <https://www.nema.go.ke/> (27.05.2021)

⁶³ National Environment Management Authority, 2021: https://www.nema.go.ke/index.php?option=com_content&view=article&id=2&Itemid=137 (27.05.2021)

⁶⁴ Green Climate, 2021: <https://www.greenclimate.fund/ae/nema> (27.05.2021)

⁶⁵ Water Resource Authority, 2021: <https://wra.go.ke/> (27.05.2021)

⁶⁶ Water Resources Authority, 2021: <https://wra.go.ke/about-about-wra/about-wra/> (27.05.2021)

⁶⁷ Water Resources Authority, 2021: <https://wra.go.ke/departments/permitting/> (27.05.2021)

Kenianische Behörde für zivile Luftfahrt

Die Kenianische Behörde für zivile Luftfahrt (*Kenya Civil Aviation Authority, KCAA*)⁶⁸ ist verantwortlich für die wirtschaftliche Regulierung des Luftverkehrs und die Entwicklung der zivilen Luftfahrt, die Regulierung und Überwachung der Flugsicherheit und anderer luftfahrtbezogener Aktivitäten. Im Rahmen ihres Mandats, die Sicherheit der Luftfahrt zu gewährleisten, ist sie für die Erteilung von Höhengenehmigungen für Antennenmasten und andere hohe Bauwerke zuständig. Eine der Anforderungen, die für die Errichtung von Masten und anderen Bauwerken gelten, ist zum Beispiel, dass kein Mast oder Hindernis in der Nähe eines Flugplatzes errichtet werden darf, wenn das Hindernis die sichere Durchführung eines Flugbetriebs oder die Nutzbarkeit des Flugplatzes behindern kann. Nach Prüfung eines Antrags auf Höhengenehmigung erteilt die Behörde eine Genehmigung, die es dem Antragsteller erlaubt, mit der Errichtung oder dem Bau des Mastes, des Bauwerks oder des Gebäudes fortzufahren. Die Behörde führt stichprobenartige Inspektionen durch, um zu überprüfen, ob die Auflagen der erteilten Genehmigung eingehalten werden.⁶⁹

Kenianische Nationale Behörde für Autobahnen

Die Kenianische Nationale Behörde für Autobahnen (*Kenya National Highways Authority, KeNHA*)⁷⁰ ist eine öffentlich-rechtliche Körperschaft, die durch das kenianische Straßengesetz (*Kenya Roads Act, 2007*) errichtet wurde. KeNHA ist verantwortlich für die Regulierung, Entwicklung, Verwaltung und Instandhaltung aller nationalen Fernstraßen der Klassen S, A und B. Die Klassen sind wie folgt definiert:

Tabelle 2: Straßenklassen

Straßenklasse	Definition
S	Eine Autobahn, die zwei oder mehrere Städte miteinander verbindet und ein großes Verkehrsaufkommen bei höchster Geschwindigkeit sicher befördern soll.
A	Eine Autobahn, die eine strategische Verbindungsstrecke oder einen Verkehrskorridor darstellt und Grenzübergänge und internationale Flug- oder Seehäfen verbindet.
B	Eine Autobahn, die nationale Handels- oder Wirtschaftszentren, Bezirkshauptstädte und andere national wichtige Zentren miteinander und mit der Hauptstadt verbindet.

Quelle: Kenya National Highway Authority, 2021: https://www.kenha.co.ke/index.php?option=com_content%20&view=article&id=34&Itemid=167 (27.05.2021)

Weitere relevante Straßenbehörden sind die kenianische Behörde für städtische Straßen (*Kenya Urban Roads Authority, KURA*)⁷¹, die kenianische Behörde für ländliche Straßen (*Kenya Rural Roads Authority, KeRRA*)⁷² und die nationale Verkehrssicherheitsbehörde (*National Transport Safety Agency, NTSA*)⁷³.

Behörde zur Entwicklung des LAPSSSET-Korridors

LAPSSSET steht für die Lamu Port South Sudan-Ethiopia Transport Initiative. Die Initiative sieht vor, den neuen Tiefseehafen Lamu im Norden Kenias strukturell an bestehende Autobahnen, Eisenbahntrassen, Industriezonen und Öl-Pipelines anzubinden bzw. diese aufzubauen. Die Behörde zur Entwicklung des LAPSSSET-Korridors (*LAPSSSET Corridor Development Authority*)⁷⁴ ist eine Institution, die ausschließlich für die Verwaltung des LAPSSSET Projekts verantwortlich ist. Die Behörde wurde mit der *Presidential Order Kenya Gazette Supplement No. 51, Legal Notice*

⁶⁸ Kenya Civil Aviation Authority, 2021: <https://www.kcaa.or.ke/> (27.05.2021)

⁶⁹ Kenya Civil Aviation Authority, 2021: <https://kcaa.or.ke/safety-%26-security-oversight/aerial-masts-and-other-structures-height-approvals> (27.05.2021)

⁷⁰ Kenya National Highway Authority, 2021: <https://www.kenha.co.ke/> (27.05.2021)

⁷¹ Kenya Urban Roads Authority, 2021: <https://www.kura.go.ke/> (27.05.2021)

⁷² Kenya Rural Roads Authority, 2021: <https://www.kerra.go.ke/> (27.05.2021)

⁷³ National Travel Safety Authority, 2021: <https://www.ntsaa.go.ke/> (27.05.2021)

⁷⁴ LAPSSSET Corridor Development Authority, 2021: <https://www.lapsset.go.ke/> (28.05.2021)

No. 58, geschaffen und untersteht dem Präsidenten. Sie koordiniert alle Aktivitäten des Projekts, fungiert als Schnittstelle zwischen den relevanten Ministerien und sichert die technischen Standards in den verschiedenen Baubereichen.⁷⁵

Nationale Wohnungsbaugesellschaft

Die Nationale Wohnungsbaugesellschaft (*National Housing Corporation, NHC*)⁷⁶ besteht seit 1967 und ist als öffentliches Unternehmen der Regierung Kenias unterstellt. Die NHC entwickelt, baut und finanziert verschiedene Wohnprojekte im Land. Dazu gehören unter anderem der Bau und Verkauf von Wohnungen, die Vermietung sowie die Bewirtschaftung von Immobilien und Dienstleistungen bei der Erschließung von Baugrundstücken. Weiterhin werden durch die NHC Baudarlehen für Privatpersonen vergeben, die in ländlichen oder stadtnahen Gebieten Wohneigentum errichten möchten. Für den Privatsektor bestehen Kooperationsmöglichkeiten im Bereich der Projektentwicklung und Bauumsetzung. Hier steuert die NHC z.B. Baugrundstücke und die Zielgruppenvermarktung bei, während Privatinvestoren Finanzierungsmodelle und Bautechnologie bereitstellen. Derzeit trägt die NHC eine tragende Rolle beim Schaffen von zusätzlichem bezahlbarem Wohnraum.

Gremien & Industrieverbände

Zusätzlich zu den Institutionen gibt es Gremien und Branchenverbände, die den Markt regulieren und das Verhalten der Akteure in der Branche überwachen sollen. Dazu gehören die folgenden:

1. Registrierungsgremium für Architekten und Vermessungstechniker (Board of Registration for Architects and Quantity Surveyors, BORAQS)⁷⁷: beaufsichtigt die Berufe der Architektur und der Vermessungstechnik durch Ausbildung, Registrierung, Lizenzierung und Stärkung der Berufsethik.
2. Kenianisches Ingenieursgremium (Engineers Board of Kenya, EBK)⁷⁸: befasst sich mit der Registrierung von Ingenieuren und Ingenieurbüros, der Regulierung professioneller Ingenieurdienstleistungen, der Festlegung von Standards und der Ausbildung von Ingenieuren.
3. Kenianischer Verband der Architekten (Architectural Association of Kenya, AAK)⁷⁹: Kenias führender Verband für Architekten, Stadtplaner, Ingenieure, Landschaftsarchitekten, Umweltdesigner und Bauprojektmanager. Der Verband fungiert auch als Bindeglied zwischen den Fachkräften und den sonstigen Interessengruppen in der Bauindustrie, z.B. politischen Entscheidungsträgern, Industrieunternehmen, Immobilienentwicklern, Finanzinstituten etc.
4. Kenianisches Institut der Vermessungstechniker (Institute of Quantity Surveyors of Kenya, IQSK)⁸⁰: die Organisation, die speziell für die Förderung und Wahrung der Interessen der kenianischen Vermessungstechniker verantwortlich ist.
5. Kenianischer Verband der Baumeister (Kenya Federation of Masterbuilders, KFMB)⁸¹: die Hauptvereinigung des kenianischen Baugewerbes. Sie vertritt die Interessen von Baufirmen aus allen Branchen und arbeitet mit staatlichen Organen bezüglich der Regulierung des Bausektors, Fragen des Steuerrechts, Training und Qualitätsstandards zusammen.

⁷⁵ Devex, 2021: <https://www.devex.com/organizations/lapsset-corridor-development-authority-lcda-142662> (28.05.2021)

⁷⁶ National Housing Corporation, 2021: <https://www.nhckenya.go.ke/> (27.05.2021)

⁷⁷ Board of Registration for Architects and Quantity Surveyors, 2021: <https://boraqs.or.ke/> (27.05.2021)

⁷⁸ Engineers Board of Kenya, 2021: <https://ebk.go.ke/> (27.05.2021)

⁷⁹ Architectural Association of Kenya, 2021: <https://aak.or.ke/> (27.05.2021)

⁸⁰ Institute of Quantity Surveyors of Kenya, 2021: <https://iqskenya.org/> (27.05.2021)

⁸¹ Kenya Federation of Masterbuilders, 2021: <https://kenyafederationofmasterbuilders.org/> (27.05.2021)

4.3 Regulierungen

Bauordnung

In Kenia wird die Bauindustrie seit 1969 von den *Britischen Standards und Verhaltensrichtlinien* (British Standards and Codes of Practice, BS) als gesetzlich anerkannte Bauordnung reguliert. Derzeit werden die BS allerdings durch die *europäischen Standards und Richtlinien* (Eurocodes) ersetzt, die mittlerweile weltweit in Gebrauch sind. Im Jahr 2012 hat das *kenianische Standardisierungsamt* (Kenya Bureau of Standards, KEBS) die Übernahme der Eurocodes beschlossen. Bis Ende des Jahres 2021 sollen die vollständige Implementierung der Eurocodes abgeschlossen werden. Das neue Regelwerk bietet einen einheitlichen Bezugspunkt für alle Bau- und Dienstleistungsunternehmen im Land. Die meisten Regeln in den Eurocodes basieren auf denselben Prinzipien, die in den britischen Normen verwendet werden. Diese sind jedoch mit den neuesten Forschungsergebnissen zu Aspekten bezüglich der Struktur eines Gebäudes aktualisiert. Sie sind weniger streng als die BS und bieten den Architekten größere Freiheiten. KEBS führt derzeit für alle Beteiligten im Bausektor Schulungen zu den Eurocodes durch.⁸²

Vorschriften für ausländische Bauunternehmen

Die Baugesetzgebung definiert ein "ausländisches Bauunternehmen" als eine Firma, die außerhalb Kenias gegründet wurde oder eine in Kenia gegründete Firma, an der mindestens 51 % der Anteile von einem Nicht-Kenianer gehalten werden. Ausländische Bauunternehmen müssen sich wie auch kenianische Bauunternehmen bei der NCA registrieren (siehe Kapitel 5: Technische und Logistische Voraussetzungen). Hierbei müssen ausländische Bauunternehmen höhere Gebühren als kenianische Firmen zahlen.⁸³⁸⁴

Wenn ausländische Bauunternehmen Großprojekte mit einem Vertragswert von über 4 Mio. Euro (Kategorie NCA-1) durchführen wollen, müssen Sie sich von der NCA eine spezielle Genehmigung ausstellen lassen. Solche Großprojekte sind nämlich in der Regel für kenianische Unternehmen reserviert. Um eine Genehmigung für die Übernahme von Großprojekten zu beantragen, müssen ausländische Bauunternehmen sich verpflichten, mindestens 30 % des Auftragswerts als Unterverträge an kenianische Auftragnehmer weiterzugeben oder ein Joint Venture mit einer einheimischen Person oder Firma einzugehen (für das auch eine vorübergehende Registrierung beantragt werden muss). Außerdem verpflichten sich die Unternehmen zum Technologietransfer an kenianische Firmen oder Personen.⁸⁵⁸⁶

Unterverträge und Joint Ventures

Joint-Ventures zwischen ausländischen und kenianischen Bauunternehmen unterliegen besonderen Regulierungen: Joint Ventures, die ein ausländischer Auftragnehmer mit einer kenianischen Firma oder Person eingeht, müssen bei der NCA registriert werden. Im Rahmen eines Joint-Venture-Vertrags müssen Mitarbeiter wettbewerbskonform aus dem kenianischen Arbeitsmarkt rekrutiert werden. Falls ausländische Fachkräfte benötigt werden, muss dies von der NCA genehmigt werden. Dies geschieht nur, wenn die benötigten technischen Qualifikationen, die die ausländischen Fachkräfte besitzen, vor Ort nicht verfügbar sind. Die NCA kann Joint-Ventures allerdings von dieser Voraussetzung mit einer Ausnahmegenehmigung befreien. Es existieren keine festen Kriterien, anhand derer die NCA darüber entscheidet, ob diese Ausnahmegenehmigung erteilt wird. Die NCA hat also einen sehr hohen Ermessensspielraum.⁸⁷

⁸² NCA, 2021: <https://www.nca.go.ke/component/k2/item/16-national-building-regulations-2020> (24.06.2021)

⁸³ Construction Review Online, 2021: <https://constructionreviewonline.com/management/nca-kenya-registration-of-contractors-requirements/> (13.05.2021)

⁸⁴ National Construction Authority, 2021: <https://www.nca.go.ke/contractors/register-to-be-a-contractor> (13.05.2021)

⁸⁵ Construction Review Online, 2021: <https://constructionreviewonline.com/management/nca-kenya-registration-of-contractors-requirements/> (13.05.2021)

⁸⁶ National Construction Authority, 2021: <https://www.nca.go.ke/contractors/register-to-be-a-contractor> (13.05.2021)

⁸⁷ National Construction Authority Act 2011: <http://kenyalaw.org:8181/exist/kenyalex/sublegview.xql?subleg=No.%2041%20of%202011> (13.05.2021)

5. Technische und logistische Voraussetzungen, Zollinformationen

5.1 Geschäftspraxis

Kenia zählt zu den Ländern Afrikas, die über eine relativ offene Volkswirtschaft mit wenig Importrestriktionen verfügen. Aufgrund der vergleichsweise hohen politischen und wirtschaftlichen Stabilität, der strategischen Lage und der diversifizierten Privatwirtschaft ist Kenia ein beliebter Investitionsstandort für internationale Unternehmen. Im Gegensatz zu den Nachbarländern Äthiopien und Tansania hat Kenia sich schon vor Jahrzehnten für private Investitionen aus aller Welt geöffnet. Nach wie vor versucht die kenianische Regierung durch zahlreiche Gesetzesreformen, Hindernisse für ausländische Investoren abzubauen und bürokratische Prozesse zu vereinfachen. Zwar liegen Ziele und Realität teilweise noch weit auseinander, Ergebnisse der Bemühungen sind aber sichtbar: Im Ease of Doing Business Index der Weltbank landete Kenia 2020 auf dem 56. Platz. Dies ist eine deutliche Verbesserung im Vergleich zum 113. Platz im Jahr 2016. Dies hängt unter anderem mit der Digitalisierung bürokratischer Prozesse wie der Registrierung von Eigentum, der Zahlung von Steuern, der Beantragung von Krediten und Baugenehmigungen zusammen. Außerdem gab es Verbesserungen bezüglich der Zuverlässigkeit der Stromversorgung, dem Schutz von Minderheitsinvestoren und der Abwicklung von Insolvenzen. Dies alles hat dazu geführt, dass 2019 18 Prozent der afrikanischen Risikokapitalgeschäfte in Kenia unternommen wurden, Platz zwei hinter Südafrika. Im Jahr 2018 betrug der Gesamtbestand der ausländischen Direktinvestitionen in Kenia 12.9 Mrd. Euro, davon 103 Mio. Euro aus Deutschland.⁸⁸⁹

Ausländische Investoren können in einem Großteil der Wirtschaftssektoren Kenias ohne lokale Beteiligung über eine Firmengründung oder Zweigniederlassung geschäftlich tätig werden. Deutsche Unternehmen haben ihren ostafrikanischen Hauptsitz oftmals in Kenia und steuern aus Nairobi die regionalen Geschäfte. Die meisten Firmen bieten aus Deutschland importierte Produkte an und betreuen ihre ostafrikanischen Kunden mit Beratung, Wartung und anderen Dienstleistungen. Deutsche Unternehmen in Kenia sind in der *German Business Association* (GBA) vereinigt. Die GBA fördert Geschäftsbeziehungen zwischen Unternehmen, die im deutsch-kenianischen Handel aktiv sind.⁹⁰ Da die Gründung eines eigenen Vertriebsbüros mit relativ hohen finanziellen Anforderungen einhergeht, gehen deutsche Unternehmen häufig auch lokale Partnerschaften oder Joint Ventures ein, um im kenianischen Markt tätig zu werden und ihre Produkte zu vertreiben.

5.2 Einfuhrverfahren

Ostafrikanische Gemeinschaft

Kenia ist Mitglied der ostafrikanischen Gemeinschaft (*East African Community*, EAC). Zu dieser gehören außerdem noch Uganda, Tansania, Ruanda, Burundi und der Südsudan. Die EAC ist eine Zollunion mit gemeinsamen Zollvorschriften und Außenzolltarif. Innerhalb der EAC können Waren zollfrei zirkulieren, sie müssen also nur bei der Ersteinfuhr verzollt werden.⁹¹ Dies geschieht in der Regel in dem Hafen von Mombasa oder Dar es Salam. Von Mombasa aus werden die Güter über Nairobi weiter in die Nachbarstaaten Uganda, Ruanda, Kongo (Dem.) und dem Südsudan transportiert. In den letzten Jahren wurde eine neue Eisenbahnstrecke gebaut, die bisher bis nach Naivasha zu einem im Juni 2020 eröffneten Containerdepot führt, wo zukünftig auch die Container für die Nachbarländer abgefertigt werden sollen. Ob und wann die Eisenbahnstrecke erweitert wird, ist noch nicht absehbar.

⁸⁸ GTAI, 2021: https://www.gtai.de/resource/blob/14978/7a06c1c77434cd1cd51d1bd82b26e4e5/GTAI-Wirtschaftsdaten_Mai_2021_Kenia.pdf (28.05.2021).

⁸⁹ Kenya National Bureau of Statistics, 2020: <https://www.knbs.or.ke/?wpdmpromo=economic-survey-2020> (05.05.2021)

⁹⁰ GBA, 2021: <https://www.gba.co.ke/> (13.05.2021)

⁹¹ EAC, 2021: <https://www.eac.int/customs> (13.05.2021)

Handelsabkommen

Kenia befindet sich derzeit sowohl mit der EU, als auch mit den USA in Verhandlungen über Handelserleichterungen. Die EU hat mit der EAC ein Abkommen ausgehandelt, das allerdings noch nicht in Kraft getreten ist. Durch dieses Abkommen würde die EU den Produkten der ostafrikanischen Länder zoll- und quotenfreien Zugang zu ihren Märkten gewähren. Im Gegenzug müssten die Länder der EAC einen großen Teil der EU-Importe liberalisieren. Das Inkrafttreten dieses Abkommens steht allerdings noch seit geraumer Zeit aus, da es von Tansania und Ruanda noch nicht ratifiziert wurde. Es ist nicht absehbar, wann dies geschehen wird. In der Zwischenzeit sind die Handelsregelungen zwischen Kenia und der EU durch einen einseitig begünstigten Marktzugang für kenianische Produkte in der EU geprägt. Zwischen Kenia und dem Vereinten Königreich ist eine auf diesem Handelsabkommen beruhende Vereinbarung allerdings bereits am 01. Januar 2021 in Kraft getreten. Die anderen Länder der EAC können diesem bilateralen Abkommen beitreten, haben dies aber noch nicht gemacht.⁹² Des Weiteren haben die Regierungen Kenias und der USA im Juli 2020 Verhandlungen über ein Freihandelsabkommen begonnen, die Stand Mai 2021 allerdings noch nicht abgeschlossen sind.⁹³

Zollinformationen

Bei der Einfuhr von Waren nach Kenia sind eine Vielzahl von Vorschriften und Regelungen zu beachten. Die frühzeitige Information über Einfuhrverfahren, zu zahlende Abgaben und mögliche Verbote und Beschränkungen hilft, Verzögerungen an der Grenze und damit zusätzliche Kosten zu vermeiden.

Der Zolltarif Kenias basiert auf der Nomenklatur des Harmonisierten Systems zur Bezeichnung und Codierung von Waren aus dem Jahr 2017. Er entspricht dem Gemeinsamen Außenzolltarif der EAC. Kenia erhebt überwiegend Wertzölle. Bemessungsgrundlage ist der Zollwert. Für einige Waren gelten spezifische Zölle oder Mischzölle. Eine Vielzahl der Waren ist zollfrei, ansonsten liegen die Wertzölle zwischen 10 und 60 Prozent, in wenigen Einzelfällen höher. Zusätzlich fallen an Einfuhrnebenabgaben an: Mehrwertsteuer (VAT – derzeitiger Steuersatz: 14 Prozent), Verbrauchsteuern (nichtalkoholische und alkoholische Getränke, Tabak- und Mineralölerzeugnisse, Kosmetika, Kunststoffbeutel, Schmuckwaren und Kfz), Zuckerentwicklungsgebühr (4 Prozent), Zollabfertigungsgebühr (Import Declaration Fee, 3,5 Prozent) und Infrastrukturabgabe (2 Prozent).⁹⁴ Zollsätze und sonstige Einfuhrabgaben Kenias können in der Marktzugangsdatenbank der EU kostenlos abgerufen werden.⁹⁵

Importeure müssen bei der kenianischen Zoll- und Steuerbehörde (*Kenya Revenue Authority, KRA*) registriert sein. Zusätzlich bedarf es einer Kennnummer je Sendung (*Unique Consignment Reference Number*), die bei der kenianischen Handelsnetzwerkbehörde (*Kenya Trade Network Agency, KenTrade*) zu beantragen ist.

Die Zollanmeldungen werden über ein elektronisches Zollanmeldesystem abgewickelt. Das bisherige System wird derzeit zu einem „Single Window System“ (*Kenya National Electronic Single Window System*) weiterentwickelt. Zugang zum System haben nur lizenzierte Zollagenten. Entsprechend sind Importeure verpflichtet, lizenzierte Zollagenten mit der Einfuhrzollabwicklung zu beauftragen.^{96,97} Der Zollanmeldung sind folgende

⁹² GTAI, 2020: <https://www.gtai.de/gtai-de/trade/zoll/zollmeldung/eu/das-vereinigte-koenigreich-und-kenia-vereinbaren-abkommen-589734> (13.05.2021)

⁹³ Handelsblatt, 2020: <https://www.handelsblatt.com/politik/international/freihandel-usa-und-kenia-streben-freihandelsabkommen-an/25521410.html?ticket=ST-3530038-e20cTbVnvogXDplvgGUz-ap2> (13.05.2021)

⁹⁴ Mack, GTAI, 2020: <https://www.gtai.de/gtai-de/trade/zoll/zoll-und-einfuhr-kompakt/kenia/zoll-und-einfuhr-kompakt-kenia-230744> (13.05.2021)

⁹⁵ MADB, 2021: <https://madb.europa.eu/madb/> (13.05.2021)

⁹⁶ Mack, GTAI, 2020: <https://www.gtai.de/gtai-de/trade/zoll/zoll-und-einfuhr-kompakt/kenia/zoll-und-einfuhr-kompakt-kenia-230744> (13.05.2021)

⁹⁷ KenTrade, 2021: <https://www.kentrade.go.ke/single-window-system> (13.05.2021)

Warenbegleitpapiere beizufügen: Handelsrechnung in englischer Sprache mit allen handelsüblichen Angaben (3-fach), eventuell Packliste, Einfuhrgenehmigung/-lizenz soweit erforderlich, Präferenznachweise soweit eine Zollvergünstigung in Anspruch genommen werden soll, Frachtpapiere (Konnossemente oder Luftfrachtbriefe) und je nach Ware sonstige Zeugnisse/Bescheinigungen sofern erforderlich.⁹⁸

Standards

Eingeführte Waren müssen den in Kenia geltenden Gesundheits-, Sicherheits- und Umweltnormen entsprechen. Normen und Qualitätsanforderungen werden vom kenianischen Standardisierungsamt (*Kenya Bureau of Standards*, KEBS) entwickelt und überwacht. Die Einhaltung der Standards wird im Rahmen des „*Pre-Export Verification of Conformity to Standards (PVoC)*“-Programms noch vor der Ausfuhr im Exportland geprüft und mit einem Übereinstimmungszertifikat (*Certificate of Conformity*, COC) bestätigt. Das Programm zielt darauf ab, den Import von minderwertigen und unsicheren Produkten zu verhindern.⁹⁹

Das Übereinstimmungszertifikat wird durch autorisierte Prüfungsgesellschaften ausgestellt. In Deutschland sind dies Bureau Veritas und SGS. Der Exporteur ist verantwortlich für die Einhaltung der Vorschriften und trägt die Kosten für die Konformitätsprüfung. Abhängig vom Warenwert liegen sie je Sendung zwischen rund 220 und 2200 Euro. Waren ohne gültiges CoC erhalten keine Freigabe durch den kenianischen Zoll.¹⁰⁰ Erfahrungen deutscher Unternehmen zeigen, dass insbesondere die Inspektion technischer Ausrüstung vor der Ausfuhr zu teils drastischen Zeitverzögerungen führen und die Lieferkosten erhöhen.¹⁰¹

Für Baumaschinen und sonstige Materialien für die Bauwirtschaft gibt es keine besonderen Regelungen, die beachtet werden müssen. Zollgebühren und alle sonstigen Einfuhrverfahren (Überprüfung der Standards, Kennnummer und Zollanmeldung) können in der Marktzugangsdatenbank der EU unter Angabe des HS-Codes abgerufen werden.

5.3 Registrierungen

Registrierung Bauunternehmen

Die nationale Baubehörde vergibt Registrierungstitel für Bauunternehmen, die in Kenia Projekte durchführen wollen. Diese Registrierungen sind entscheidend für den offiziellen Baubeginn und sind Teil des formellen Ablaufs von Projekten. Nur registrierte Bauunternehmen dürfen Bauprojekte durchführen. Als kostenpflichtige Leistung vergibt die Behörde außerdem die obligatorischen Baugenehmigungen für alle Projektentwickler bzw. Bauherren. Auch die Überprüfung der Baustellensicherheit und die korrekte Kennzeichnung der Projekte werden durch die NCA übernommen. Zudem veröffentlicht die NCA ein Register, in dem alle durch die NCA zertifizierten Bauunternehmer gelistet sind.¹⁰² Hier sind aktuell fast 60.000 Unternehmen registriert.

⁹⁸ Mack, GTAI, 2020: <https://www.gtai.de/gtai-de/trade/zoll/zoll-und-einfuhr-kompakt/kenia/zoll-und-einfuhr-kompakt-kenia-230744> (13.05.2021)

⁹⁹ International Trade Administration, 2020: <https://www.trade.gov/knowledge-product/kenya-import-requirements-and-documentation> (13.05.2021)

¹⁰⁰ Mack, GTAI, 2020: <https://www.gtai.de/gtai-de/trade/zoll/zoll-und-einfuhr-kompakt/kenia/zoll-und-einfuhr-kompakt-kenia-230744> (13.05.2021)

¹⁰¹ Ehlers, GTAI, 2020: <https://www.gtai.de/gtai-de/trade/wirtschaftsumfeld/wirtschaftsausblick/kenia/deutsche-unternehmen-halten-der-region-die-treue-586876> (06.05.2021)

¹⁰² National Construction Authority, 2021: <https://www.nca.go.ke/contractors/search-registered-contractors> (13.05.2021)

Ein beispielhafter Ablauf der Registrierung als Bauunternehmen bei der NCA ist nachfolgend dargestellt:

Tabelle 3: Ablauf der Registrierung von Bauunternehmen

Vorgangs-Nr.	Vorgang
1	Der Bewerber reicht das Registrierungsformular mit den notwendigen Unterlagen ein
2	Die NCA bearbeitet die Bewerbung innerhalb eines Tages.
3	Zahlungsbenachrichtigungsschreiben und Rechnung werden erstellt.
4	Das Compliance Zertifikat wird nach Zahlungseingang ausgestellt.
5	Der Bewerber ist als Bauunternehmen registriert.

Quelle: National Construction Authority, 2021: <https://www.nca.go.ke/contractors/register-to-be-a-contractor> (13.05.2021)

Für die Registrierung als Bauunternehmen sind folgende Unterlagen notwendig: Unternehmensurkunde, Lebensläufe des Management (als Nachweis der notwendigen Qualifikationen), Unternehmenskonto und eine Bescheinigung über die Einhaltung der Steuervorschriften. Ausländische Unternehmen müssen zusätzlich eine Verpflichtung zur Weitergabe von Wissen und Fähigkeiten an Kenianer einreichen. Je nach Größe des Unternehmens und geplantem Auftragswert gibt es sieben Kategorien an Bauunternehmen. Ein Unternehmen muss sich unter der Kategorie von Bauarbeiten registrieren, die er vorhat zu übernehmen. Jede Klasse hat eine Obergrenze für die Größe und den Wert der Projekte, die dort registrierte Unternehmen durchführen dürfen. Kleinere Bauunternehmen (Kategorie 4-7) dürfen nur an kleinen Projekten arbeiten und die großen Bauunternehmen (Kategorie 1-2) sind für große Entwicklungsprojekten zuständig.

Tabelle 4: Mögliche Vertragswerte der Registrierungskategorien für Bauunternehmen

Kategorie	Vertragswert
NCA 1	Unbegrenzter Vertragswert
NCA 2	Vertragswert von bis zu 3,9 Mio.€ für den Bau von Gebäude; 1,3 Mio.€ für Ingenieursdienstleistungen und 5,8 Mio.€ für den Bau von Infrastruktur
NCA 3	Vertragswert von bis zu 2,3 Mio.€ für den Bau von Gebäude und 3,9 Mio.€ für den Bau von Infrastruktur
NCA 4	Vertragswert von bis zu 1,6 Mio.€ für den Bau von Gebäude; 0,8 Mio.€ für Ingenieursdienstleistungen und 2,3 Mio.€ für den Bau von Infrastruktur
NCA 5	Vertragswert von bis zu 0,7 Mio.€ für den Bau von Gebäude; 0,4 Mio.€ für Ingenieursdienstleistungen und 1,6 Mio.€ für den Bau von Infrastruktur
NCA 6	Vertragswert von bis zu 0,4 Mio.€ für den Bau von Gebäude; 0,2 Mio.€ für Ingenieursdienstleistungen und 0,8 Mio.€ für den Bau von Infrastruktur
NCA 7	Vertragswert von bis zu 0,2 Mio.€ für den Bau von Gebäude; und 0,4 Mio.€ für den Bau von Infrastruktur

Quelle: National Construction Authority, 2021: <https://www.nca.go.ke/contractors/register-to-be-a-contractor> (13.05.2021)

Die Klassifizierungskriterien beruhen im Wesentlichen auf den Faktoren finanzielle Leistungsfähigkeit, technische Qualifikationen; Kompetenzen und Erfahrung; gesetzliche Anforderungen (PIN-Zertifikat, MwSt.-Zertifikat, geprüfte Konten, steuerlicher Unbedenklichkeit etc.) und der Ausrüstung und den Maschinen, über die das Bauunternehmen verfügt.

Je nach Kategorie müssen unterschiedliche Bewerbungs- und jährliche Gebühren bezahlt werden. Diese sind für ausländische Unternehmen höher. Regulierungen spezifisch für ausländische Bauunternehmen sind in Kapitel 4.3 zusammengefasst.¹⁰³¹⁰⁴

¹⁰³ Construction Review Online, 2021: <https://constructionreviewonline.com/management/nca-kenya-registration-of-contractors-requirements/> (13.05.2021)

¹⁰⁴ National Construction Authority, 2021: <https://www.nca.go.ke/contractors/register-to-be-a-contractor> (13.05.2021)

Registrierung Bauprojekt

Auch Bauprojekte müssen bei der nationalen Baubehörde registriert werden. Für die Registrierung eines Bauprojekts sind folgende Unterlagen notwendig: Registrierung als Bauunternehmen aller (Unter-)Vertragsnehmer, Registrierung bei der zuständigen Behörde/dem zuständigen Verband aller Dienstleister, alle Dokumente und Pläne bezüglich des Baus, eine Bescheinigung über die Einhaltung der Steuervorschriften des Projektleiters, alle Verträge zwischen dem Projektleiter und (Unter-)vertragsnehmern und eine Aufstellung der Kosten.¹⁰⁵¹⁰⁶

Tabelle 5: Ablauf der Registrierung von Bauprojekt

Vorgangs-Nr.	Vorgang
1	Der Bewerber reicht das Registrierungsformular mit den notwendigen Unterlagen ein
2	Ein Stellvertreter der NCA inspiziert den Ort des geplanten Projekts.
3	Der Bewerber bekommt innerhalb einer Woche Rückmeldung über das geplante Projekt. Falls das Projekt nicht akzeptiert wird, wird dies begründet.
4	Das Projekt ist als Bauprojekt registriert.
5	Änderungen, die sich im Laufe der Bauarbeiten ergeben, können im Onlineportal der NCA eingetragen werden.

Quelle: National Construction Authority, 2021: <https://www.nca.go.ke/developers/project-registration> (13.05.2021)

Projektinhaber sind dazu angehalten, nur von der NCA akkreditierte Bauunternehmen vertraglich für das Projekt einzubinden. Gleichzeitig sind Auftragnehmer dazu verpflichtet zu überprüfen, ob der Bauherr das Compliance Zertifikat der NCA bekommen hat. Dieses stellt letztlich sicher, dass das Projekt registriert ist und die Bauabgabe (*construction levy*) entrichtet wurde. Diese beträgt 0,5% des Vertragswertes und fällt bei einem Vertragswert von mehr als 43.000 EUR an (Stand Mai 2021).¹⁰⁷ Die Einnahmen aus dieser Abgabe sollen in einen Fond fließen, aus dem die NCA günstige Immobilien-Kredite an kleinere Projektentwickler vergibt. Der Privatsektor hält die Abgabe für deutlich überhöht und versucht aktuell eine Minderung oder Abschaffung zu bewirken.¹⁰⁸

Die Weltbank bewertet im *Doing Business Index*, wie kompliziert der Prozess einer Baugenehmigung ist. Insgesamt müssen dafür 16 Schritte vorgenommen werden, die insgesamt 159 Tage dauern. Die Kosten für eine Genehmigung würden im Beispiel eines Warenhauses 2,8% des Wertes des Warenhauses ausmachen. Insgesamt landet Kenia damit auf dem weltweit 106. Platz und innerhalb Sub-Sahara Afrikas auf dem 15. Platz.¹⁰⁹

¹⁰⁵ National Construction Authority, 2021: <https://www.nca.go.ke/developers/project-registration> (13.05.2021)

¹⁰⁶ Construction Review Online, 2021: <https://constructionreviewonline.com/professional-associations/project-registration-guidelines-with-national-construction-authority/> (13.05.2021)

¹⁰⁷ National Construction Authority Act 2011: <http://kenyalaw.org/8181/exist/kenyalex/sublegview.xql?subleg=No.%2041%20of%202011> (13.05.2021)

¹⁰⁸ Construction Review Online, 2021: <https://constructionreviewonline.com/management/nca-kenya-registration-of-contractors-requirements/> (13.05.2021)

¹⁰⁹ Doing Business, 2021: https://www.doingbusiness.org/en/data/exploreeconomies/kenya#DB_dwcp (27.05.2021)

6. Markteintrittsstrategien

6.1 Eintrittschancen und -hemmnisse

Nur wenige deutsche Unternehmen waren in den letzten Jahren in Kenia Hauptauftragnehmer größerer Bauprojekte. Das hat verschiedene Gründe. Insbesondere im Bereich der Infrastruktur sind fast alle Großprojekte öffentlicher Natur. Auch beim Häuserbau im niedrigen Preissegment gibt es viele öffentliche Projekte. Das bedeutet, dass der kenianische Staat eine sehr wichtige Rolle in der Bauwirtschaft spielt. Viele (Groß-)Projekte werden vom Staat vergeben. Sich für öffentliche Projekte als Hauptauftragnehmer zu bewerben, ist für deutsche Bauunternehmen aber oftmals nicht attraktiv. Ein Problem ist die mangelhafte Einhaltung von Compliance-Regelungen. Öffentliche Ausschreibungen werden immer wieder von Korruption überschattet.¹¹⁰¹¹¹ Beteiligungschancen für nicht-chinesische Unternehmen sind nur eingeschränkt vorhanden. Dazu kommt noch eine mangelhafte Zahlungsmoral der kenianischen Regierung mit oftmals verspäteten Zahlungen.¹¹² Deshalb bieten viele internationale Unternehmen nicht auf Ausschreibungen von Bauprojekten, die vom kenianischen Staat finanziert werden.

Interessanter sind für internationale Unternehmen Projekte, die von internationalen Geberorganisationen finanziert werden, da bei diesen die Probleme bezüglich Korruption und verspäteten Zahlungen nicht auftreten. Bei Finanzierungen im Rahmen von bilateraler Zusammenarbeit werden allerdings im Regelfall Bauunternehmen aus dem Geberland als Hauptauftragnehmer mit der Durchführung des Bauprojekts beauftragt. Da Deutschland bei dieser Art der bilateralen Zusammenarbeit nicht aktiv ist, ergeben sich auch hier nur geringe Eintrittschancen als Hauptauftragnehmer. Für deutsche Bauunternehmen macht es also Sinn, sich bei Bauprojekten, die von internationalen Geberorganisationen (wie z.B. der Weltbank) finanziert werden als Hauptauftragnehmer zu bewerben. Allerdings haben derzeit auch bei dieser „neutralen“ Finanzierung chinesische Unternehmen als Hauptauftragnehmer Vorteile, da sie Projekte sehr billig durchführen können. Aus diesen Gründen waren in den letzten Jahren nur wenige deutsche Unternehmen Hauptauftragnehmer größerer Bauprojekte.

Eine Chance für deutsche Unternehmen ist der exzellente Ruf deutscher Produkte und Lösungen (Made in Germany). Es gibt eine steigende Nachfrage nach europäischen Produkten, Dienstleistungen und Lösungen der Bauwirtschaft und insbesondere Produkte und Lösungen „Made in Germany“ werden von Abnehmern in Kenia sehr geschätzt und im wachsenden Maße nachgefragt. Sie gelten als qualitativ hochwertig, langlebig, robust und effizient, aber auch sehr teuer. Deutsche Unternehmen der Bauwirtschaft profitieren von diesem exzellenten Ruf, der gerade im Wettbewerb mit fernöstlichen Konkurrenten auch in dieser Branche eingesetzt werden muss. Oftmals ist das wichtigste Kriterium nämlich immer noch der Preis. Für niedrige Kosten werden Qualitätseinbußen eingenommen. Wenn Produkte, Dienstleistungen und Lösungen nur anhand eines niedrigen Preis ausgewählt werden, gibt es nur geringe Marktchancen für deutsche Unternehmen. Denn deutsche Produkte, Dienstleistungen und Lösungen werden nur nachgefragt, wenn die Qualität und Lebenszykluskosten dieser eine ähnlich wichtige Rolle wie der Preis spielt. Oft ist dies noch nicht der Fall. Es ist aber nicht zu übersehen, dass Qualität zunehmend einen höheren Stellenwert einnimmt. Dies ist insbesondere bei internationalen Bauunternehmen und beim Bau von Wohnunten im gehobenen Preissegment und gewerblichen Immobilien der Fall.¹¹³ Diese Marktentwicklung bietet Eintrittschancen für deutsche Unternehmen.

Insbesondere im Bereich von Beratungsdienstleistungen, wie z.B. Bauplanung, Qualitätsprüfung und -management und Projektleitung bieten für deutsche Unternehmen enorme Geschäftsmöglichkeiten, u.a. als Unterauftragnehmer.

¹¹⁰ GAN Integrity, 2021: <https://www.ganintegrity.com/portal/country-profiles/kenya/> (27.05.2021)

¹¹¹ Al Jazeera, 2018: <https://www.ganintegrity.com/portal/country-profiles/kenya/> (27.05.2021)

¹¹² Ehlers, GTAI, 2020: <https://www.gtai.de/gtai-de/trade/branchen/branche-kompakt/kenia/der-bausektor-blickt-mit-sorgen-in-die-zukunft-260374> (06.05.2021)

¹¹³ GTAI, 2020: <https://www.gtai.de/gtai-de/trade/specials/made-in-germany> (25.05.2021)

Lokalen Auftragnehmern fehlt es oft an Kapazitäten und Erfahrung, um insbesondere Großprojekte vollständig bewältigen zu können. Sowohl im öffentlichen als auch privaten Bereich werden deshalb im Regelfall viele Dienstleistungen an Dritte, ausländische Unternehmen ausgelagert. Insbesondere bei Großprojekten gibt es für deutsche Unternehmen also die Möglichkeit, schlüsselfertige Teillösungen anzubieten. Wichtig sind hierbei, aber auch bei sonstigen Dienstleistungen hohe technische Expertise und hochwertige Komponenten. Bereits jetzt haben deutsche Unternehmen im kenianischem Bausektor oftmals wichtige Rollen in unterstützenden Funktionen wie z.B. Ingenieursdienstleistungen, Machbarkeitsstudien oder der Bauaufsicht.¹¹⁴ Deutsche Architekten spielen allerdings nur eine geringe Rolle. Eine Ausnahme ist das Hamburger Architekturbüro GMP, die am derzeitigen Bau des Hochhauses *AVIC Towers* mitwirken, das bald das höchste Gebäude Nairobis sein wird.¹¹⁵

Generell können internationale Auftragnehmer insbesondere im Beratungssektor davon profitieren, ein Konsortium mit lokalen Beratungsunternehmen zu gründen, um den Prozess der Angebotserstellung zu erleichtern und größere Erfolgchancen zur Auftragsübernahme zu haben. Deshalb ist es sehr wichtig, über ein gutes Netzwerk an kenianischen Unternehmen und potenziellen Partnern zu verfügen. Teilweise ist es sogar gesetzlich vorgeschrieben, Projekte mit kenianischen Partnern durchzuführen.

Neben dem Anbieten von Dienstleistungen und Lösungen, bietet natürlich auch der Export und Verkauf von Maschinen und sonstigem Equipment Eintrittschancen für deutsche Unternehmen. In der Bauwirtschaft umfasst dies Baumaschinen und Baustoffanlagen, aber auch weitere Produktsegmente wie z.B. schwere Baugeräte, Spezialmaschinen für den Tief- und Wasserbau, Rohrsysteme und Elektroanlagen, Bauchemikalien, Fertigbauteile sowie Wassertechnologie und Abwasseraufbereitungssysteme. Im Gegensatz zu Dienstleistungen und Lösungen haben sich die Marktchancen für deutsche Unternehmen im Bereich des Exports von Baumaschinen und -materialien allerdings verschlechtert. Die Lieferungen aus Deutschland haben sich in den letzten Jahren stark reduziert. 2015 wurden nach Angaben des *Verbands Deutscher Maschinen- und Anlagenbau* (VDMA) noch Baumaschinen und Baustoffanlagen mit einem Wert von mehr als 9 Mio. Euro nach Kenia exportiert. 2018 waren es noch rund 5 Mio. Euro, 2019 nur noch 3,5 Mio. Euro. 2020 wurde mit 2.2 Mio. Euro das schlechteste Ergebnis der vergangenen zehn Jahre erzielt. Dies hat nicht nur, aber auch mit Unterbrechungen der globalen Lieferketten aufgrund der Covid-19 Pandemie zu tun. Weitere Gründe sind zunehmende internationale Konkurrenz und die Wertzunahme des Euros gegenüber des kenianischen Schillings.¹¹⁶117 Mittlerweile ist Kenia bezüglich des Imports von Baumaschinen und Baustoffanlagen aus Deutschland nicht einmal mehr in der Top Ten der afrikanischen Länder. Die derzeitigen Marktchancen für deutsche Maschinen- und Anlagenhersteller sind also nicht sehr groß. Dies hängt vor allem damit zusammen, dass chinesische Unternehmen die kenianische Bauwirtschaft dominieren. Diese bringen ihre eigenen Maschinen und Anlagen aus China mit. Bei nicht-chinesischen Bauunternehmen haben chinesische Maschinen allerdings einen schweren Stand. Insbesondere internationale Bauunternehmen setzen auf Qualität. In den nächsten Jahren ist zu erwarten, dass die Marktanteile der chinesischen Bauunternehmen abnehmen und die europäischer und US-amerikanischer zunehmen werden. Dies würde auch die Marktchancen deutscher Baumaschinenhersteller verbessern.¹¹⁸

Ein spezifischer Vorteil des Standorts Nairobis ist die Möglichkeit, aus einem Büro in Nairobi den gesamten ostafrikanischen Markt abzudecken. Insbesondere in Uganda, Ruanda und Äthiopien erzielt die jeweilige

¹¹⁴ Ehlers, GTAI, 2020: <https://www.gtai.de/gtai-de/trade/branchen/branche-kompakt/kenia/der-bausektor-blickt-mit-sorgen-in-die-zukunft-260374> (06.05.2021)

¹¹⁵ Ehlers, GTAI, 2021: <https://www.gtai.de/gtai-de/trade/branchen/branchenbericht/kenia/kenias-bausektor-winken-grossprojekte-im-bereich-infrastruktur-621308> (10.05.2021)

¹¹⁶ Ehlers, GTAI, 2020: <https://www.gtai.de/gtai-de/trade/branchen/branche-kompakt/kenia/der-bausektor-blickt-mit-sorgen-in-die-zukunft-260374> (06.05.2021)

¹¹⁷ VDMA, 2021: Handelsströme aus Deutschland nach Kenia: Baumaschinen und Baustoffanlagen.

¹¹⁸ Ehlers, GTAI, 2020: <https://www.gtai.de/gtai-de/trade/branchen/branche-kompakt/kenia/der-bausektor-blickt-mit-sorgen-in-die-zukunft-260374> (06.05.2021)

Bauwirtschaft hohe Wachstumsraten und bietet viel Potential für deutsche Unternehmen. Nairobi als Drehscheibe Ostafrikas macht einen Markteinstieg in die kenianische Bauwirtschaft also attraktiv.¹¹⁹

6.2 Einstiegs- und Vertriebsinformationen

Der erste Schritt beim Markteinstieg ist das Einholen von Informationen über den Markt und über die bürokratischen Prozesse. Hierbei sind GTAI¹²⁰ und die AHK¹²¹ die ersten Ansprechpartner. GTAI veröffentlicht oft kurze Überblicke über die aktuelle Situation der Bauwirtschaft. Diese sind hilfreich, um sich über aktuelle Entwicklungen zu informieren. Eine Plattform mit aktuellen Informationen zur Firmengründung und –führung bietet der *Africa Business Guide* des Wirtschaftsnetzwerks Afrika.¹²² *Neue Märkte - Neue Chancen: Kenia*, eine Gemeinschaftspublikation der GTAI, GIZ und AHK bietet allgemeine Informationen über Kenia und wichtige Wirtschaftssektoren.¹²³

Basierend auf diesen Informationen und dem eigenen Geschäftsmodell muss anschließend entschieden werden, in welcher Form und Struktur ein Markteinstieg vorgenommen werden soll. Ausländische Investoren können in einem Großteil der Wirtschaftssektoren Kenias ohne lokale Beteiligung über eine Firmengründung oder Zweigniederlassung geschäftlich tätig werden. In der Bauwirtschaft ist es teilweise allerdings rechtlich notwendig, kenianische Partner zu haben. Deutsche Unternehmen haben ihren ostafrikanischen Hauptsitz oftmals in Kenia und steuern aus Nairobi die regionalen Geschäfte. Die meisten Unternehmen bieten aus Deutschland importierte Produkte an und betreuen ihre ostafrikanischen Kunden mit Beratung, Wartung und anderen Dienstleistungen. Deutsche Unternehmen in Kenia sind in der German Business Association (GBA) vereinigt.¹²⁴ Die GBA fördert Geschäftsbeziehungen zwischen Unternehmen, die im deutsch-kenianischen Handel aktiv sind. Da die Gründung eines eigenen Vertriebsbüros mit relativ hohen finanziellen Anforderungen einhergeht, gehen deutsche Unternehmen häufig auch lokale Partnerschaften oder Joint Ventures ein, um im kenianischen Markt tätig zu werden und ihre Produkte zu vertreiben. Für Unternehmen, die lieber eine Partnerschaft (wie z.B. mit einem Handelsvertreter) oder ein Joint Venture eingehen wollen, gibt es eine Vielzahl an Vertriebspartnern, die sich bestens im regionalen Markt auskennen und auf ein bereits bestehendes Netzwerk in der jeweiligen Branche zurückgreifen können. Außerdem sollten Vertriebspartner bei der Erstellung einer Strategie zur Erschließung des kenianischen Marktes und beim Erfüllen der Importregulierungen helfen. Generell ist der Erfolg vor Ort von der Stärke der lokalen Partner abhängig. Die AHK unterstützt bei der Suche nach passenden Geschäftspartnern oder Kunden.¹²⁵¹²⁶

Für Anbieter von Dienstleistungen und Lösungen für die Bauwirtschaft macht die Eröffnung einer eigenen Präsenz in Nairobi Sinn. Oftmals erfordert die Projektakquise auch eine lokale Präsenz. Für deutsche Hersteller von Baumaschinen oder Baustoffanlagen bietet sich in der Regel die Zusammenarbeit mit einem Handelsvertreter an. Da das Exportvolumen von Baumaschinen und Baustoffanlagen von Deutschland nach Kenia relativ gering ist, lohnt sich die Eröffnung eines eigenen Vertriebsbüros nur selten. In Kenia gibt es in der Bauwirtschaft einige größere Vertriebspartner, die teilweise auch in den Nachbarländern aktiv sind. Der kenianische Markt wird von relativ kleinen Händlern, die nur in Ostafrika aktiv sind, dominiert. Größere Baumarktketten spielen im Gegensatz zu Europa eine eher geringe Rolle.¹²⁷ Ausführlichere Profile wichtiger Vertriebspartner finden sich im Anhang.

¹¹⁹ Moreira de Souza, IGLUS, 2020: <https://iglus.org/nairobi-is-a-hub-of-trade-technology-industry-politics-and-finance-in-east-africa/> (25.05.2021)

¹²⁰ GTAI, 2021: <https://www.gtai.de/gtai-de/trade/weltkarte/afrika/kenia-118242> (26.05.2021)

¹²¹ AHK, 2021: <https://www.kenia.ahk.de/> (26.05.2021)

¹²² Africa Business Guide, 2021: <https://www.africa-business-guide.de/abg-de> (26.05.2021)

¹²³ GTAI, 2021: <https://www.gtai.de/gtai-de/trade/wirtschaftsumfeld/neue-maerkte-neue-chancen/kenia/neue-maerkte-neue-chancen-kenia-46392> (26.05.2021)

¹²⁴ GBA, 2021: <https://www.gba.co.ke/> (26.05.2021)

¹²⁵ AHK, 2021: <https://www.kenia.ahk.de/services/business-partner-search> (26.05.2021)

¹²⁶ GTAI, 2020: <https://www.gtai.de/gtai-de/trade/wirtschaftsumfeld/bericht-wirtschaftsumfeld/kenia/geschaeftspraxis-kenia-537934> (26.05.2021)

¹²⁷ Ehlers, GTAI, 2021: <https://www.gtai.de/gtai-de/trade/branchen/branchenbericht/kenia/kenias-bausektor-winken-grossprojekte-im-bereich-infrastruktur-621308> (10.05.2021)

Sich die Gegebenheiten vor Ort anzuschauen und potenzielle Geschäftspartner persönlich zu treffen, erleichtert den Markteinstieg. In Kenia sind persönliche Beziehungen für das Durchführen von Geschäften sehr förderlich. Diese persönlichen Beziehungen können zum Beispiel im Rahmen einer Geschäftsreise aufgebaut werden. Geschäftsreisen helfen auch dabei, die Gegebenheiten vor Ort und insbesondere die Eintrittschancen selbst kennen zu lernen und ein besseres Verständnis für diese zu entwickeln. Bei Geschäftsreisen ist zu beachten, dass in Kenia eine andere Geschäftskultur herrscht als in Deutschland. Bei der Ansprache von Geschäftspartnern wird der Familienname unter Zusatz von Titeln wie Doktor oder Ingenieur verwendet. Bei politischen Treffen auf Regierungsebene wird Wert auf eine förmliche Ansprache, wie „Honorable“ oder „Your Excellency“ für Minister gelegt. Westliche Geschäftskleidung wird bei formellen Treffen vorausgesetzt. Dies gilt vor allem in Nairobi, in ländlicheren Regionen kann ein einfacheres Outfit genügen. Es ist generell wichtiger, Treffen zu einem guten Abschluss zu bringen als eine eventuell im Vorfeld vereinbarte Zeit einzuhalten. Zum Anfang eines Meetings wird oftmals Smalltalk gehalten, bevor konkret über Geschäfte gesprochen wird. Normalerweise führt der Gastgeber in die Gespräche ein und hat somit das erste Wort. Teilweise beginnen Termine auch später als vereinbart, weshalb es immer sinnvoll ist, einen Puffer für Wartezeiten einzubauen. Auch ist idealerweise Zeit für Folgeeinladungen einzuplanen, die recht spontan und kurzfristig erfolgen können. Visitenkarten sind wichtig. Zudem ist es nicht unüblich, Mobilnummern auszutauschen.¹²⁸

Zum konkreten Markteinstieg in Kenia leistet die Bundesregierung mit zahlreichen Programmen des Bundesministeriums für Wirtschaft und Energie (BMWi) und weiteren Fördermaßnahmen seitens des Bundesministeriums für wirtschaftliche Zusammenarbeit und Entwicklung (BMZ) wertvolle Unterstützung. Eine Übersicht über entsprechende Programme und entsprechende Institutionen, wie bspw. auch zur Zusammenarbeit mit der Entwicklungszusammenarbeit (develoPPP, sequa gGmbH, Senior Experten Service, GBN, etc.) bietet die GTAI.¹²⁹

6.3 Finanzierungsmöglichkeiten

Hermesdeckungen

Die Bundesrepublik Deutschland unterstützt Exporteure auf dem Weg ins Ausland. Exportkreditgarantien des Bundes sichern gegen politisch und wirtschaftlich bedingte Forderungsausfälle ab. Gegen die Zahlung einer risikoadäquaten Prämie wird das Risiko eines Zahlungsausfalls zu einem großen Teil auf die Bundesrepublik Deutschland übertragen. Im Falle eines Schadens entschädigt der Bund in Höhe der gedeckten Forderung. Durch die hohe Bonität des Bundes sinkt das Kreditrisiko, was sich positiv auf die Finanzierungsbedingungen auswirkt und in vielen Fällen die Finanzierung eines Geschäfts durch Kreditinstitutionen erst ermöglicht. Hermesdeckungen kommen dort zum Zuge, wo die private Wirtschaft kein entsprechendes oder ausreichendes Absicherungsangebot zur Verfügung stellt. Folglich konzentriert sich das Geschäft des Bundes auf die Absicherung von Lieferungen und Leistungen in Schwellen- und Entwicklungsländer.^{130/131}

Eine Exportkreditgarantie kann unabhängig von der Größe des Unternehmens, der Branche sowie der Höhe des Auftragswertes und der Laufzeit genutzt werden. Hermesdeckungen haben zahlreiche Vorteile. Sie helfen bei der Erschließung neuer Märkte durch die Absicherung der Geschäfte gegen Zahlungsausfall. Sie räumen den Kunden flexible Zahlungsziele ein und ermöglichen ihnen somit eine attraktive Finanzierung. Dies macht es einfacher, die Handelsbeziehungen mit Kunden auch unter veränderten Rahmenbedingungen aufrecht erhalten zu können.

¹²⁸ GTAI, 2020: <https://www.gtai.de/gtai-de/trade/wirtschaftsumfeld/bericht-wirtschaftsumfeld/kenia/geschaeftspraxis-kenia-537934> (26.05.2021)

¹²⁹ Geller, GTAI, 2020: <https://www.gtai.de/gtai-de/trade/wirtschaftsumfeld/bericht-wirtschaftsumfeld/kenia/unterstuetzung-beim-schritt-nach-kenia-533456> (25.05.2021)

¹³⁰ BMWi, 2021: <https://www.bmw.de/Redaktion/DE/Artikel/Aussenwirtschaft/exportkreditgarantien.html> (25.05.2021)

¹³¹ Agaportal, 2021: <https://www.agaportal.de/> (25.05.2021)

Darüber hinaus ermöglichen es Hermesdeckungen, die Exporte abzusichern, für die der private Versicherungsmarkt keine Absicherungen übernimmt. Exportkreditgarantien werden im Auftrag der Bundesrepublik Deutschland von der Euler Hermes AG als Mandatar bearbeitet.¹³²¹³³

Kriterien für Hermesdeckungen sind die Bonität des ausländischen Kunden, das jeweilige Länderrisiko, deutsche Wertschöpfung, übliche Vertragsbedingungen (i.e. Zahlungsbedingungen und Laufzeit) und Umwelt- und Sozialstandards. Die Kosten für die Absicherung sind abhängig von der Kreditlaufzeit, dem Länderrisiko und der Bonität des ausländischen Kunden. Kenia hat die Risikogruppe 6. Dies ist dieselbe Risikogruppe wie die Nachbarländer Tansania, Uganda und Ruanda. Die höchste Risikogruppe ist 7.¹³⁴

Weitere Produkte sind Lieferantenkreditdeckungen und Finanzkreditdeckung-Bestellerkredite. Lieferantenkreditdeckungen sind für Exporteure geeignet, die eine bestimmte Lieferung und/oder Leistung ins Ausland gegen Zahlungsausfälle absichern möchten. Zusätzlich kann dem ausländischen Kunden eine längerfristige Zahlungsfrist eingeräumt werden. Bei Finanzkreditdeckung- Bestellerkrediten kann der Besteller dank eines Kredits, den er von der Bank des Exporteurs nach erfolgter Bonitätsanalyse erhält, die Lieferung bei Erhalt gleich bezahlen. Die Finanzkreditdeckung schützt die Bank vor dem Risiko, dass der Darlehensnehmer diesen Kredit nicht zurückzahlt.¹³⁵¹³⁶

In Nairobi ist im Kompetenzzentrum für deutsche Exportfinanzierung der Delegation der deutschen Wirtschaft für Ostafrika Frau Rösler, eine Finanzierungsexpertin aktiv.¹³⁷ Sie unterstützt Kunden und Banken vor Ort. Die Unterstützung wird eng mit dem bewährten Beratungsangebot der Mandatare des Bundes (Euler Hermes) koordiniert, um eine verzahnte Flankierung aus Deutschland heraus und im Zielland zu gewährleisten. Einen Fokus der Finanzierungsexpertin stellen ausländische Besteller und lokale Handelsbanken dar, die entsprechend ihrer Bedürfnisse individuell vor Ort beraten werden. Außerdem können Exporteure – insbesondere kleine und mittelständische Unternehmen – bei Fragen und Terminen vor Ort unterstützt und begleitet werden.

Gerade im Bereich der Bauwirtschaft können deutsche Güter und Produkte von einer hohen Nachfrage vor Ort profitieren. Die Möglichkeit, den lokalen Kunden eine Finanzierungsstruktur mittels einer deutschen Exportfinanzierung anzubieten, ist daher oft eine interessante Alternative zu lokalen Krediten. Bei Fragen oder Beratungsbedarf ist Frau Rösler die erste Ansprechpartnerin.¹³⁸ Sie baut in ihrer Funktion eine Brücke zwischen deutschen Exporteuren und afrikanischen Kunden.¹³⁹

DEG

Die *Deutsche Investitions- und Entwicklungsgesellschaft mbH* (DEG), der Investitionsarm des Kreditinstituts für Wiederaufbau (KfW), berät und finanziert Unternehmen in Ostafrika. Sie ist seit ihrer Gründung 1962 in Ostafrika tätig und betreut mit einem eigenen Büro von Nairobi aus neben den Ländern der ostafrikanischen Gemeinschaft auch Äthiopien mit. Sie stellt Banken und Beteiligungsgesellschaften langfristige Mittel zur Verfügung, damit diese lokale Unternehmen mit Investitionskapital versorgen können. Mit ihren Business Support Services unterstützt sie Unternehmen gezielt, um ihre Investitionen noch nachhaltiger zu gestalten. DEG hat eine hohe Expertise in den

¹³² BMWi, 2021: <https://www.bmwi.de/Redaktion/DE/Artikel/Aussenwirtschaft/exportkreditgarantien.html> (25.05.2021)

¹³³ Agaportal, 2021: <https://www.agaportal.de/> (25.05.2021)

¹³⁴ Euler Hermes, 2021: https://www.eulerhermes.com/en_global/economic-research/country-reports.html (25.05.2021)

¹³⁵ BMWi, 2021: <https://www.bmwi.de/Redaktion/DE/Artikel/Aussenwirtschaft/exportkreditgarantien.html> (25.05.2021)

¹³⁶ Agaportal, 2021: <https://www.agaportal.de/> (25.05.2021)

¹³⁷ Rösler, Delegation der deutschen Wirtschaft für Ostafrika, 2021: <https://www.kenia.ahk.de/services/german-export-finance> (25.05.2021)

¹³⁸ Rösler, Delegation der deutschen Wirtschaft für Ostafrika, 2021: <https://www.kenia.ahk.de/services/german-export-finance> (25.05.2021)

¹³⁹ Scholz, Africa Business Guide, 2021: <https://www.africa-business-guide.de/abg-de/erfahrungsberichte/exporte-absichern-und-finanzieren-675128>

Finanz-, Energie-, Agrar- und Tourismussektoren sowie dem Bergbau. Darüber hinaus unterstützt sie aber auch bei Investitionen in den Bereichen Konsumgüter des täglichen Bedarfs, Finanzdienstleistungen, Transport und der Bauwirtschaft.

Die DEG hat den Auftrag, unternehmerische Initiative in Entwicklungs- und Schwellenländern zu fördern, um zu nachhaltigem Wachstum und besseren Lebensbedingungen der Menschen vor Ort beizutragen. Dazu stellt die DEG privaten Unternehmen für ihre Investitionen langfristige Finanzierungen bereit und berät sie bei der Umsetzung der Vorhaben.¹⁴⁰ Die DEG bietet langfristige Kredite (u.a. auch als Syndikatsfinanzierung in Zusammenarbeit mit anderen Finanzierungspartnern), Eigenkapitalsbeteiligungen als Minderheitsgesellschafter und Mezzanine-Finanzierungen über Nachrangdarlehen an.¹⁴¹ Neben diesen längerfristigen Finanzierungsmöglichkeiten stellt die DEG auch Förderprogramme wie *Africa Connect*¹⁴², das *develoPPP.de* Programm¹⁴³, *Business Support Services* (BSS)¹⁴⁴, *Up-scaling*¹⁴⁵ und Machbarkeitsstudien¹⁴⁶ zur Verfügung.

German Desk

Die DEG und die kenianische *I&M Bank* bieten gemeinsam mit der Delegation der deutschen Wirtschaft für Ostafrika den *German Desk* an. Dieser Service steht deutschen mittelständischen Unternehmen und ihren lokalen Handelspartnern zur Verfügung. Die besonderen Bedürfnisse der deutschen Firmen und ihrer lokalen Partner werden vor Ort von einem Bankmitarbeiter bearbeitet, der in beiden Sprachen und Kulturen agiert. In Nairobi ist dies Frau Kaminski. Das Angebot reicht von der Einrichtung von Konten über Dienstleistungen zur Finanzierung von Handel und Transaktionsbankgeschäften bis hin zu Kreditlinien oder Investitionsfinanzierungen für lokale Unternehmen, die z.B. deutsche Ausrüstungen erwerben wollen. Auf diese Weise können Unternehmen vom kombinierten Netzwerk der Bank, der Handelskammer und der DEG profitieren. Neben Kenia betreut der *German Desk* in Nairobi auch die umliegenden Länder.^{147,148}

Der *German Desk* hilft dabei, kulturelle und sprachliche Barrieren zu überwinden, stellt eine enge Verbindung zwischen der lokalen Bank, der lokalen Wirtschaft, den deutschen Auslandshandelskammern und der DEG-Repräsentanz vor Ort her und dient als Brücke für Finanzierungslösungen, die die DEG selbst vor Ort nicht anbieten könnte.¹⁴⁹

¹⁴⁰ DEG, 2021: <https://www.deginvest.de/International-financing/DEG/%C3%9Cber-uns/Unsere-Standorte/Ostafrika/> (25.05.2021)

¹⁴¹ DEG, 2021: <https://www.deginvest.de/International-financing/DEG/Unsere-L%C3%B6sungen/Unternehmen/> (25.05.2021)

¹⁴² DEG, 2021: <https://www.deginvest.de/Unsere-L%C3%B6sungen/AfricaConnect/index-2.html> (25.05.2021)

¹⁴³ DEG, 2021: <https://www.deginvest.de/International-financing/DEG/Unsere-L%C3%B6sungen/develoPPP.de/> (25.05.2021)

¹⁴⁴ DEG, 2021: <https://www.deginvest.de/International-financing/DEG/Unsere-L%C3%B6sungen/Begleitma%C3%9Fnahmen/> (25.05.2021)

¹⁴⁵ DEG, 2021: <https://www.deginvest.de/International-financing/DEG/Unsere-L%C3%B6sungen/Up-Scaling/> (25.05.2021)

¹⁴⁶ DEG, 2021: <https://www.deginvest.de/International-financing/DEG/Unsere-L%C3%B6sungen/Machbarkeitsstudien/> (25.05.2021)

¹⁴⁷ DEG, 2021: <https://www.deginvest.de/International-financing/DEG/Unsere-L%C3%B6sungen/German-Desks/> (25.05.2021)

¹⁴⁸ GBN, 2021: <https://www.gba.co.ke/member/item/444-i-m-bank-ltd-deg-german-desk> (25.05.2021)

¹⁴⁹ DEG, 2021: <https://www.deginvest.de/International-financing/DEG/Unsere-L%C3%B6sungen/German-Desks/> (25.05.2021)

7. Anhang

7.1 Profile der Marktakteure

Unternehmen

Tabelle 6: Kontaktdaten Unternehmen

Unternehmen	Sektor	Email	Telefonnummer
Achelis Material Handling Limited,	Vertriebshändler	achelis @ achelis-group.com	254 720 521 635 ; 254 733 521 635
Associated Construction	Infrastruktur und Ingenieursdienstleistungen	acckl@associated.co.ke	254 733 271 272
BASF SE	Produzent von Bauchemikalien	Info.eastafrica@basf.com	254 20 4072000
Cementers Ltd	Infrastrukturbau	kenya@cementers.com	254 722515390; 254 789515390
China Civil Engineering Construction Corporation (CCECC)	Infrastrukturbau, Immobilien und Ingenieursdienstleistungen	zongban@ccecc.com.cn	
China Communications Construction Corporation	Infrastruktur und Ingenieursdienstleistungen	international@ccccltd.cn	86 10 82017912
China Harbour Engineering Company (CHEC)	Infrastrukturbau		86 10 64154455
China Henan International Cooperation Group Company Limited	Ingenieursdienstleistungen, Infrastrukturbau, Beratungsunter- nehmen	chico@c-chico.com	86 371 6634 5779
China Road and Bridge Corporation	Infrastruktur und Ingenieursdienstleistungen		86 10 64280055
China State Construction Engineering Corporation Limited.	Immobilienbau und Infrastrukturbau		86 10 86498114
Epc Builders Limited	Ingenieursdienstleistungen und Immobilienbau	info@epco.co.ke	254 733 710 068
ESS Equipment Kenya Limited	Vertriebshändler	info@essequipmentkenya.com	254 740 034 673
Fichtner GmbH & Co. KG	Beratungsunternehmen und Ingenieurdienstleistungen	officenairobi@fichtner.de	254 78 664 7931
Fujita	Infrastrukturbau, Immobilienbau und Ingenieursdienstleistungen	info@fujita.co.jp	81 3 34021911
Gamma Delta Eastern Africa Ltd.	Beratungsunternehmen und Ingenieurdienstleistungen	info@gammadelta.co.ke	254 (020) 2400400; 254 (020) 2400500
Ganatra Plant and Equipment	Vertriebshändler	info@gpe.co.ke	254 723 506 911; 254 731 495 925
Geo-Engineering Corporation (CGC)	Ingenieurdienstleistungen		
GMP	Architekturbüro	info@gmp.de; hamburg- e@gmp.de	49 4088 151 0
H Young & Co (EA) Ltd	Infrastrukturbau, Immobilienbau und Ingenieursdienstleistungen	hyoung@hyoung.co.ke	254 20 6688000
Hayer Bishan Singh & Sons Ltd	Infrastrukturbau, Immobilienbau und Ingenieursdienstleistungen	hbs@hayergroup.com	254 726 646514
Interways Works Construction	Infrastrukturbau, Immobilienbau und Ingenieursdienstleistungen	info@interwaysworks.co.ke	254 719 582 761
Intex Construction	Infrastrukturbau und Ingenieurdienstleistungen	info@intexafrica.com	254 700 282 828 ; 254 20 374 3838
Joh. Achelis & Söhne	Infrastrukturbau	info@achelis-group.com	49 (0)421-33670; 49 (0)421- 327871
Landmark Holdings Ltd	Infrastrukturbau, Immobilienbau und Ingenieursdienstleistungen	info@lhl.co.ke	254 20 550267/7
Laxmanbhai Construction Ltd	Infrastrukturbau und Immobilienbau	info@laxconke.com	254 721 378 789

Lee Construction Ltd	Infrastruktur	admin@leeconstruction.co.ke	254 20 8099827/8/9
Mantrac Kenya Limited	Vertriebshändler		254 709 878 000
Marutee Constructions Limited	Dienstleistungen		254 728703076
Mitsubishi Heavy Industries Engineering, Ltd.	Ingenieurdienstleistungen		81 45 2009600
NECST Motors Kenya Ltd	Vertriebshändler	info@necstmotors.com	254 727534593
Panafrican Equipment (Kenya) Ltd	Vertriebshändler	info.ke@panafricangroup.com	254 732 151 000/101
Parbatsiyani Construction Ltd/ Seyani Brothers	Immobilienbau	pscl@seyani.com	254 731337001/40;254202658136
Progress Group GmbH	Produzent von Baumaschinen	info@progress-m.com	39 0472 979 100
Razel-Bec,	Infrastruktur und Ingenieurdienstleistungen	Contact Form	33 1 69 85 69 85
Richfield Engineering Ltd	Ingenieurdienstleistungen	info@richfieldkenya.com	254 731 695504 ; 254 715 912720
Rockp	Vertriebshändler		254 713544319; 254716900900
Sinohydro Corporation	Infrastruktur und Ingenieurdienstleistungen	ipic@ccme.org.cn	254 20 8566294
SOGEA-SATOM	Infrastruktur und Ingenieurdienstleistungen	sogeaKenya@vinci-construction.com	254 780 555 629
Southern Engineering Company Limited	Ingenieurdienstleistungen		254 722 203 156
Steolil Construction	Ingenieurdienstleistungen	info@steolil.co.ke	254-0720-171921
STRABAG International GmbH	Infrastruktur, Immobilienbau und Ingenieurdienstleistungen	international@strabag.com	49 221 824 2602
TechnoConstruct Kenya Ltd	Immobilienbau		254 714 972 578
Zakhem Construction Kenya Limited	Immobilienbau und Ingenieurdienstleistungen	management@zakhem-ke.com	254 20 68562116

Kenianische Institutionen

Tabelle 7: Kontaktdaten Kenianische Institutionen

Institution	Email	Telefonnummer
Kenya Civil Aviation Authority (KCAA)	info@kcaa.or.ke	254 728 606 570; 254 709 725000
Kenya Institute of Highways and Building Technology	principal@kihbt.ac.ke	254 20 2465760; 254 20 2465761
Kenya National Highways Authority (KeNHA)	dg@kenha.co.ke	254 700423606
Kenya Roads Board	info@krb.go.ke	254 733 334422; 254 722 203418
Kenya Rural Roads Authority (KeRRA)	kerra@kerra.go.ke	254 711 851103
Kenya Urban Roads Authority (KURA)	info@kura.go.ke	254 717 105 233
LAPSSET Corridor Development Authority	info@lapsset.go.ke	254 20 2219098; 254 20 2218968
Ministry of Land, Housing and Urban Development	info@ardhi.go.ke	254 202718050; 254 204803886; 254 202718050
Ministry of Transport, Infrastructure Housing ,Urban Development and Public works		254 20 2729200
National Construction Authority (NCA)	info@nca.go.ke	254 709 126 102/172/173
National Housing Corporation (NHC)	info@nhckenya.go.ke	254 724256403

Deutsche Institutionen

Tabelle 8: Kontaktdaten Deutsche Institutionen

Institution	Email	Telefonnummer
Botschaft der Bundesrepublik Deutschland in Kenia	info@nairobi.diplo.de	254 20 42 28 000
Delegation der Deutschen Wirtschaft für Ostafrika	office@kenya-ahk.co.ke	254 20 663 30 00
German Business Association	gbasecretary@kenya-ahk.co.ke	254 20 6633-125
German Desk (I&M Bank)	sophie.kaminski@imbank.co.ke	254 719 088 908
Germany Trade and Invest	Carsten.Ehlers@gtai.de	254 20 6633-123
GIZ Landesbüro Kenia	giz-kenia@giz.de	254 20 42 28 000
KfW/DEG-Büro	kfw.nairobi@kfw.de	254 20 76 05 700
Kompetenzzentrum für deutsche Exportfinanzierung	eva.roesler@kenya-ahk.co.ke	254 20 6633 127

Verbände

Tabelle 9: Kontaktdaten Verbände

Verband	Email	Telefonnummer
Architectural Association of Kenya	aak@aak.or.ke	254 721 691 337
Engineers Board of Kenya	registrar@ebk.go.ke	254 722 509974
Institution of Surveyors of Kenya (ISK)	info@isk.or.ke	254 20313490; 254 724929737; 254 737929737
Kenya Association of Building and Civil Engineering Contractors (KABCEC)	info@kabcec.co.ke	254 724 568 324 / 738 427 465
Kenya Association of Manufactures	info@kam.co.ke	254 722201368
Kenya Federation of Masterbuilders (KFMB)	info@kenyafederationofmasterbuilders.org	254 710 660212
Kenya National Chamber of Commerce and Industry	info@kenyachamber.or.ke	254 777 392 700
Kenya Private Sector Alliance (KEPSA)	info@kepsa.or.ke	254 202730371 2 2727936 883
Kenya Property Developers Association	ceo@kpda.or.ke	254 725 286 689
The Board of Registration of Architects & Quantity Surveyors of Kenya	info@boraqs.or.ke	254 780 496 588
The Institution of Engineers of Kenya (IEK)	iek@iekenya.org	254 2729326

7.2 Abkürzungsverzeichnis

%	Prozent
€	Euro
AAK	Kenianischer Verband der Architekten (Architectural Association of Kenya)
AG	Aktiengesellschaft
AHK	Delegation der deutschen Wirtschaft für Ostafrika
AU	Afrikanische Union (African Union)
BIP	Bruttoinlandsprodukt
BMWi	Bundesministerium für Wirtschaft und Energie
BMZ	Bundesministerium für wirtschaftliche Zusammenarbeit und Entwicklung
BORAQS	Registrierungsgremium für Architekten und Vermessungstechniker (Board of Registration for Architects and Quantity Surveyors)
BS	Britische Standards und Verhaltensrichtlinien (British Standards and Codes of Practice)
CCCC	China Communications Construction Corporation
COC	Übereinstimmungszertifikat (Certificate of Conformity)
COMESA	Gemeinsamer Markt für das östliche und südliche Afrika (Common Market for Eastern and Southern Africa)
CRBC	Chinese Road and Bridge Corporation
CSCEC	China State Construction Engineering Coporation Limited
DEG	Deutsche Investitions- und Entwicklungsgesellschaft mbH
EAC	Ostafrikanische Gemeinschaft (East African Community)
EBK	Kenianisches Ingenieursgremium (Engineers Board of Kenya)
EU	Europäische Union (European Union)
GBA	German Business Association
GBN	German Business Network
gGMBH	Gemeinnützige Gesellschaft mit beschränkter Haftung
GIZ	Gesellschaft für Internationale Zusammenarbeit
GTAI	Germany Trade and Invest
IMF	Internationaler Währungsfonds (International Monetary Fonds)
IQSK	Kenianisches Institut der Vermessungstechniker (Institute of Quantity Suveyors of Kenya)
KCAA	Kenianische Behörde für zivile Luftfahrt (KCAA)
KEBS	Kenianisches Standardisierungsamt (Kenya Bureau of Standards)
KeNHA	Kenianische Nationale Behörde für Autobahnen (Kenya National Highways Authority)
KenInvest	Kenianische Behörde für Investitionen (Kenya Investment Authority)
KeRRA	Kenianische Behörde für ländliche Straßen (Kenya Rural Roads Authority)
KES	Kenianischer Schilling (Kenyan Shilling)
KFMB	Kenianischer Verband der Baumeister (Kenya Federation of Masterbuilders)
KfW	Kreditinstitut für den Wiederaufbau
KfZ	Kraftfahrzeug
KNBS	Kenianisches Nationales Statistikamt (Kenya National Bureao of Statistics)
KSH	Kenianischer Schilling (Kenyan Shilling)
KURA	Kenianische Behörde für städtische Straßen (Kenya Urban Roads Authority)
LAPSSET	Lamu-Hafen und Lamu-Südsudan-Äthiopien Transportkorridor (Lamu Port and Lamu-South Sudan-Ethiopia Transport Corridor)
LKW	Lastkraftwagen
Ltd.	Gesellschaft mit beschränkter Haftung (Limited)
Mio.	Millionen
Mrd.	Milliarden
MwSt.	Mehrwertsteuer
NCA	Nationale Baubehörde (National Construction Authority)

NEMA	Nationale Behörde für Umweltmanagement (National Environment Management Authority)
NGO	Nichtregierungsorganisation (Non-governmental organization)
NHC	Nationale Wohnungsbaugesellschaft (National Housing Corporation)
No.	Nummer (Number)
NTSA	Nationale Verkehrssicherheitsbehörde (National Transport Safety Agency)
PPP	Öffentlich-private Partnerschaft (Public-private partnership)
PvoC	Vor-Export Verifizierung der Übereinstimmung mit den Standards (Pre-Export Verification of Conformity to Standards)
u.a.	Unter anderem
USA	Vereinigte Staaten von Amerika (United States of America)
VAT	Mehrwertsteuer (Value Added Tax)
WRA	Wasserwirtschaftsbehörde (Water Resources Authority)

7.3 Währungsumrechnung

Tabelle 10: Wechselkurs Kenianischer Schilling 26.10.2021

KSH/ €	0,0078	KSH/ US\$	0,0090
€/ KSH	128,592	US\$/ KSH	110,900
€/ US\$	1,160	US\$/ €	0,8623

Quelle: Finanzen.net, 2021: https://www.finanzen.net/devisen/euro-kenia_schilling-kurs (26.10.2021)

7.4 Tabellenverzeichnis

Tabelle 1: Eisenbahn in Kenia und Uganda	18
Tabelle 2: Straßenklassen	30
Tabelle 3: Ablauf der Registrierung von Bauunternehmen	36
Tabelle 4: Mögliche Vertragswerte der Registrierungskategorien für Bauunternehmen	36
Tabelle 5: Ablauf der Registrierung von Bauprojekt.....	37
Tabelle 6: Kontaktdaten Unternehmen	44
Tabelle 7: Kontaktdaten Kenianische Institutionen	45
Tabelle 8: Kontaktdaten Deutsche Institutionen.....	46
Tabelle 9: Kontaktdaten Verbände	46
Tabelle 10: Wechselkurs Kenianischer Schilling 24.06.2021.....	49

7.5 Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Counties in Kenia.....	7
Abbildung 2: Zusammenstellung des BIPs	10
Abbildung 3: Wirtschaftswachstum nach Sektoren	10
Abbildung 4: BIP der Bauwirtschaft	14
Abbildung 5: Zementverbrauch und -produktion.....	15
Abbildung 6: Arbeitsplätze Bauwirtschaft	16
Abbildung 7: Öffentliche Ausgaben für den Straßenbau.....	19
Abbildung 8: LAPSET Transportkorridor	21
Abbildung 9: Öffentliche Ausgaben für den Wohnungsbau	23
Abbildung 10: Wert neu gebauter Immobilien	24
Abbildung 11: Firmengröße Bauwirtschaft	26

7.6 Quellen

- Africa Business Guide, 2021: <https://www.africa-business-guide.de/abg-de> (26.05.2021)
- African Business, 2019: <https://african.business/2019/06/economy/kenya-vs-tanzania-a-s-of-two-railways/> (05.05.2021)
- Agaportal, 2021: <https://www.agaportal.de/> (25.05.2021)
- AHK, 2021: <https://www.kenia.ahk.de/> (26.05.2021)
- AHK, 2021: <https://www.kenia.ahk.de/services/business-partner-search> (26.05.2021)
- Al Jazeera, 2018: <https://www.ganintegrity.com/portal/country-profiles/kenya/> (27.05.2021)
- Anami, The East African, 2021: <https://www.theeastafrican.co.ke/tea/business/lapsset-project-works-still-on-nine-years-later-3372248> (10.05.2021)
- Architectural Association of Kenya, 2021: <https://aak.or.ke/> (27.05.2021)
- Auswärtiges Amt, 2021: <https://www.auswaertiges-amt.de/de/aussenpolitik/laender/kenia-node/politisches-portraet/208078> (13.05.2021)
- BMW, 2021: <https://www.bmw.de/Redaktion/DE/Artikel/Aussenwirtschaft/exportkreditgarantien.html> (25.05.2021)
- Board of Registration for Architects and Quantity Surveyors, 2021: <https://boraqs.or.ke/> (27.05.2021)
- Brinkert, GTAI, 2019: <https://www.gtai.de/gtai-de/trade/branchen/branchenbericht/kenia/chinas-eisenbahn-projektstopp-in-kenia-laesst-europaeische-201924> (07.05.2021)
- Business Daily, 2020: <https://www.businessdailyafrica.com/bd/corporate/shipping-logistics/cautious-optimism-lapsset-projects-near-completion-2729982> (10.05.2021)
- Business Daily, 2020: <https://www.businessdailyafrica.com/bd/economy/building-of-sh160bn-mau-summit-road-to-start-2021-2454802> (10.05.2021)
- Business Daily, 2020: <https://www.businessdailyafrica.com/bd/markets/market-news/affordable-housing-raises-sh536m-from-first-nairobi-project-3221586> (11.05.2021)
- Citizen Digital, 2021: <https://citizentv.co.ke/blogs/opinion-effective-leadership-is-vital-for-working-healthcare-systems-11565067> (27.05.2021)
- Construction Review Online, 2021: <https://constructionreviewonline.com/ongoing-projects/the-ongoing-global-trade-centre-project-in-nairobi/> (24.06.2021)
- Construction Review Online, 2021: <https://constructionreviewonline.com/management/nca-kenya-registration-of-contractors-requirements/> (13.05.2021)
- Construction Review Online, 2021: <https://constructionreviewonline.com/professional-associations/project-registration-guidelines-with-national-construction-authority/> (13.05.2021)
- Cytonn, 2021: <https://cytonn.com/blog/article/current-real-estate-trends-in-kenya-and-how-they-affect-investors> (10.05.2021)
- DEG, 2021: <https://www.deginvest.de/International-financing/DEG/%C3%9Cber-uns/Unsere-Standorte/Ostafrika/> (25.05.2021)
- DEG, 2021: <https://www.deginvest.de/International-financing/DEG/Unsere-L%C3%B6sungen/Unternehmen/> (25.05.2021)
- DEG, 2021: <https://www.deginvest.de/International-financing/DEG/Unsere-L%C3%B6sungen/developPPP.de/> (25.05.2021)
- DEG, 2021: <https://www.deginvest.de/International-financing/DEG/Unsere-L%C3%B6sungen/Begleitma%C3%9Fnahmen/> (25.05.2021)
- DEG, 2021: <https://www.deginvest.de/International-financing/DEG/Unsere-L%C3%B6sungen/Up-Scaling/> (25.05.2021)
- DEG, 2021: <https://www.deginvest.de/International-financing/DEG/Unsere-L%C3%B6sungen/Machbarkeitsstudien/> (25.05.2021)
- DEG, 2021: <https://www.deginvest.de/International-financing/DEG/Unsere-L%C3%B6sungen/German-Desks/> (25.05.2021)
- DEG, 2021: <https://www.deginvest.de/Unsere-L%C3%B6sungen/AfricaConnect/index-2.html> (25.05.2021)
- Devex, 2021: <https://www.devex.com/organizations/lapsset-corridor-development-authority-lcda-142662> (28.05.2021)
- Doing Business, 2021: https://www.doingbusiness.org/en/data/exploreconomies/kenya#DB_dwcp (27.05.2021)
- EAC, 2021: <https://www.eac.int/customs> (13.05.2021)
- Ehlers, GTAI, 2020: <https://www.gtai.de/gtai-de/trade/branchen/branche-kompakt/kenia/der-bausektor-blickt-mit-sorgen-in-die-zukunft-260374> (06.05.2021)
- Ehlers, GTAI, 2020: <https://www.gtai.de/gtai-de/trade/specials/special/kenia/covid-19-aussenhandel-logistik-zoll-236034> (12.05.2021)
- Ehlers, GTAI, 2020: <https://www.gtai.de/gtai-de/trade/wirtschaftsumfeld/wirtschaftsausblick/kenia/deutsche-unternehmen-halten-der-region-die-treue-586876> (06.05.2021)
- Ehlers, GTAI, 2021: <https://www.gtai.de/gtai-de/trade/branchen/branchenbericht/kenia/kenias-bausektor-winken-grossprojekte-im-bereich-infrastruktur-621308> (10.05.2021)
- Ehlers, GTAI, 2021: <https://www.gtai.de/gtai-de/trade/branchen/branchenbericht/kenia/branchenstruktur-260382> (12.05.2021)
- Ehlers, GTAI, 2021: <https://www.gtai.de/gtai-de/trade/specials/special/kenia/konjunktur-und-hilfsprogramme-235922> (12.05.2021)
- Einash, BBC, 2020: <https://www.bbc.com/news/world-africa-55995229> (07.05.2021)
- Engineers Board of Kenya, 2021: <https://ebk.go.ke/> (27.05.2021)
- Euler Hermes, 2021: https://www.eulerhermes.com/en_global/economic-research/country-reports.html (25.05.2021)
- Finanzen.net, 2021: https://www.finanzen.net/devisen/euro-kenia_schilling-kurs (24.06.2021)
- GAN Integrity, 2021: <https://www.ganintegrity.com/portal/country-profiles/kenya/> (27.05.2021)
- GBA, 2021: <https://www.gba.co.ke/> (13.05.2021)
- GBN, 2021: <https://www.gba.co.ke/member/item/444-i-m-bank-ltd-deg-german-desk> (25.05.2021)
- Geller, GTAI, 2020: <https://www.gtai.de/gtai-de/trade/wirtschaftsumfeld/bericht-wirtschaftsumfeld/kenia/unterstuetzung-beim-schritt-nach-kenia-533456> (25.05.2021)
- GTAI, 2020: <https://www.gtai.de/gtai-de/trade/specials/made-in-germany> (25.05.2021)
- GTAI, 2020: <https://www.gtai.de/gtai-de/trade/wirtschaftsumfeld/bericht-wirtschaftsumfeld/kenia/geschaeftspraxis-kenia-537934> (26.05.2021)
- GTAI, 2020: <https://www.gtai.de/gtai-de/trade/zoll/zollmeldung/eu/das-vereinigte-koenigreich-und-kenia-vereinbaren-abkommen-589734> (13.05.2021)
- GTAI, 2021: <https://www.gtai.de/gtai-de/trade/weltkarte/afrika/kenia-118242> (26.05.2021)
- GTAI, 2021: <https://www.gtai.de/gtai-de/trade/wirtschaftsumfeld/neue-maerkte-neue-chancen/kenia/neue-maerkte-neue-chancen-kenia-46392> (26.05.2021)
- GTAI, 2021: https://www.gtai.de/resource/blob/14978/1a4a7ab2c8e08235cbd35d4fa5379d35/GTAI-Wirtschaftsdaten_November_2020_Kenia.pdf (06.05.2021)
- GTAI, 2021: https://www.gtai.de/resource/blob/14978/7a06c1c77434cd1cd51d1bd82b26e4e5/GTAI-Wirtschaftsdaten_Mai_2021_Kenia.pdf (28.05.2021).
- Handelsblatt, 2020: <https://www.handelsblatt.com/politik/international/freihandel-usa-und-kenia-streben-freihandelsabkommen-an/25521410.html?ticket=ST-3530038-e2ocTbVnvgXDpIvgGuz-ap2> (13.05.2021)

- IBM, 2011: <http://www-03.ibm.com/press/us/en/pressrelease/35359.wss> (07.05.2021)
- IMF, 2021: <https://www.imf.org/en/News/Articles/2021/03/17/na031721-imf-loan-to-support-economic-recovery-in-kenya> (06.05.2021)
- Institute of Quantity Surveyors of Kenya, 2021: <https://iqskenya.org/> (27.05.2021)
- International Trade Administration, 2020: <https://www.trade.gov/knowledge-product/kenya-import-requirements-and-documentation> (13.05.2021)
- Jäcke, KAS, 2016: <https://www.kas.de/de/laenderberichte/detail/-/content/dezentralisierung-jenseits-von-afrika-> (05.05.2021)
- Kabukuru, Africa Renewal, 2016: <https://www.un.org/africarenewal/magazine/august-2016/megaproject-rises-east-africa> (06.05.2021)
- Kamau, The Standard, 2020: <https://www.standardmedia.co.ke/the-standard-insider/article/2001380893/two-presidents-different-styles-how-grand-roads-projects-define-uhuru-and-kibaki> (06.05.2021)
- KenInvest, 2021: <http://www.invest.go.ke/starting-a-business-in-kenya/building-and-constructing/> (27.05.2021)
- KenTrade, 2021: <https://www.kentrade.go.ke/single-window-system> (13.05.2021)
- Kenya Affordable Housing Programme, 2018: <https://www.housingandurban.go.ke/wp-content/uploads/2018/11/Development-Framework-Guidelines-Release-Version.pdf> (06.05.2021)
- Kenya Civil Aviation Authority, 2021: <https://www.kcaa.or.ke/> (27.05.2021)
- Kenya Federation of Masterbuilders, 2021: <https://kenyafederationofmasterbuilders.org/> (27.05.2021)
- Kenya Gazette Supplement No. 107 (legislative supplement No. 52), Legal Notice No. 11, 14.07.2017.
- Kenya Law Reform Commission, 2021: <https://www.klrc.go.ke/index.php/constitution-of-kenya/108-chapter-two-the-republic/172-6-devolution-and-access-to-services> (27.05.2021)
- Kenya National Bureau of Statistics, 2019: <https://www.knbs.or.ke/?p=5621> (05.05.2021)
- Kenya National Bureau of Statistics, 2020: <https://www.knbs.or.ke/?wpdmpromo=economic-survey-2020> (05.05.2021)
- Kenya Rural Roads Authority, 2021: <https://www.kerra.go.ke/> (27.05.2021)
- Kenya Urban Roads Authority, 2021: <https://www.kura.go.ke/> (27.05.2021)
- Kenyan Wall Street, 2020: <https://kenyanwallstreet.com/tatu-city-takes-shape-as-industries-drive-record-growth/> (24.06.2021)
- KNBS, 2019: <https://www.knbs.or.ke/?p=5621> (05.05.2021)
- LAPSET Corridor Development Authority, 2021: <https://www.lapsset.go.ke/> (28.05.2021)
- LIPortal, 2021: <https://www.liportal.de/kenia/geschichte-staat/> (13.05.2021)
- Mack, GTAI, 2020: <https://www.gtai.de/gtai-de/trade/zoll/zoll-und-einfuhr-kompakt/kenia/zoll-und-einfuhr-kompakt-kenia-230744> (13.05.2021)
- MADB, 2021: <https://madb.europa.eu/madb/> (13.05.2021)
- Miriri, Reuters, 2021: <https://www.reuters.com/world/africa/first-ships-dock-kenyas-lamu-deep-water-port-2021-05-20/> (28.05.2021)
- Mohamed, Reuters, 2020: <https://www.reuters.com/article/us-kenya-imf-idUSKBN2810FD> (06.05.2021)
- Moreira de Souza, IGLUS, 2020: <https://iglus.org/nairobi-is-a-hub-of-trade-technology-industry-politics-and-finance-in-east-africa/> (25.05.2021)
- Mureithi, Quartz Africa, 2020: <https://qz.com/africa/1915399/kenyas-chinese-built-sgr-railway-racks-up-losses-as-loans-due/> (07.05.2021)
- National Construction Authority Act 2011: <http://kenyalaw.org:8181/exist/kenyalex/sublegview.xql?subleg=No.%2041%20of%202011> (13.05.2021)
- National Construction Authority Act 2011: <http://kenyalaw.org:8181/exist/kenyalex/sublegview.xql?subleg=No.%2041%20of%202011> (13.05.2021)
- National Construction Authority, 2021: <https://www.nca.go.ke/> (27.05.2021)
- National Construction Authority, 2021: <https://www.nca.go.ke/contractors/search-registered-contractors> (13.05.2021)
- National Construction Authority, 2021: <https://www.nca.go.ke/developers/project-registration> (13.05.2021)
- National Environment Management Authority, 2021: <https://www.nema.go.ke/> (27.05.2021)
- National Housing Corporation, 2021: <https://www.nhckenya.go.ke/> (27.05.2021)
- National Travel Safety Authority, 2021: <https://www.ntsa.go.ke/> (27.05.2021)
- NCA, 2021: <https://www.nca.go.ke/component/k2/item/16-national-building-regulations-2020> (24.06.2021)
- Ngigi & Busolo, 2019: https://www.researchgate.net/publication/334169812_Devolution_in_Kenya_The_Good_the_Bad_and_the_Ugly (05.05.2021)
- Okoth, The Kenyan Wall Street (2020): <https://kenyanwallstreet.com/nairobi-commuter-rail-service-takes-shape/> (07.05.2021)
- Ombok, Bloomberg, 2019: <https://www.bloomberg.com/news/articles/2019-09-24/traffic-jams-in-kenya-s-capital-bleed-1-billion-from-economy> (07.05.2021)
- Onyango, FES, 2013: <http://library.fes.de/pdf-files/bueros/kenia/10642.pdf> (05.05.2021)
- Otieno, Business Daily, 2020: <https://www.businessdailyafrica.com/bd/economy/cement-production-drops-to-five-year-low-on-shrinking-export-markets-2283852> (07.05.2021)
- PPP Knowledge Lab, 2021: <https://pppknowledgelab.org/countries/kenya> (13.05.2021)
- Redd, Africa Outlook, 2021: <https://www.africaoutlookmag.com/industry-insights/article/1189-the-challenges-and-opportunities-of-africas-standard-gauge-railway> (07.05.2021)
- Rösler, Delegation der deutschen Wirtschaft für Ostafrika, 2021: <https://www.kenia.ahk.de/services/german-export-finance> (25.05.2021)
- Scholz, Africa Business Guide, 2021: <https://www.africa-business-guide.de/abg-de/erfahrungsberichte/experte-absichern-und-finanzieren-675128> (12.11.2021)
- Taylor, 2020: <https://asq.africa.ufl.edu/files/V19i3-4a3.pdf> (06.05.2021)
- VDMA, 2021: Handelsströme aus Deutschland nach Kenia: Baumaschinen und Baustoffanlagen.
- Water Resource Authority, 2021: <https://wra.go.ke/> (27.05.2021)
- Water Resources Authority, 2021: <https://wra.go.ke/departments/permitting/> (27.05.2021)
- World Bank, 2017: <https://www.worldbank.org/en/country/kenya/publication/kenya-needs-2-million-more-low-income-homes-building-them-would-boost-its-economic-growth#:~:text=However%2C%20the%20production%20of%20housing,urban%20households%20living%20in%20slums.> (10.05.2021)

www.ixpos.de/markterschliessung
www.bmwi.de

