

Juli 2026

Länderbericht

Regionalprogramm Sicherheitspolitischer Dialog Ostafrika



Dschibutis geostrategische Relevanz

Länderprofil, externe Akteure und die sicherheitspolitische Rolle Deutschlands

Jan-Ole Voß, Karl Wiesemeyer

Das Horn von Afrika ist seit geraumer Zeit Austragungsort eines strategischen Wettbewerbs externer Mächte, die in dieser Region ihren militärischen und wirtschaftlichen Einfluss immer weiter ausbauen. Im Rahmen dieses Wettstreites kommt insbesondere dem kleinen Küstenstaat Dschibuti ein hoher Stellenwert zu. Aufgrund seiner geostrategischen Lage an der Meerenge Bab al-Mandab zwischen dem Roten Meer und dem Golf von Aden haben dort bereits fünf Staaten permanente Militärstützpunkte errichtet. Auch wenn Deutschland nicht zu dieser Staatengruppe gehört, war die deutsche Marine noch bis vor wenigen Jahren am Horn von Afrika stationiert, um gemeinsam mit europäischen Partnern gegen maritime Bedrohungen wie Schmuggel auf See, Piraterie und Terrorismus vorzugehen. Angesichts des jüngsten Wiederauflebens der somalischen Piraterie und der latenten Bedrohung der internationalen Handelsschifffahrt durch die jemenitische Huthi-Miliz ist eine Sicherung der Seehandelsrouten am Horn von Afrika für westliche Staaten relevanter denn je.

Dschibuti: Staat und Gesellschaft des Landes am Horn von Afrika

Die Republik Dschibuti (Frz.: *République de Djibouti*) ist ein kleiner Küstenstaat am Horn von Afrika (HvA), der im Norden an Eritrea, im Westen und Süden an Äthiopien und im Südosten an den De-Facto-Staat Somaliland¹ grenzt. Dschibuti befindet sich am Bab al-Mandab (vom Arab. „Tor der Tränen“), einer 27 Kilometer breiten Meerenge zwischen dem Roten Meer und dem Golf von Aden (siehe Karte auf S. 5). Am nördlichen Ende der Meerenge befindet sich der auf der Arabischen Halbinsel gelegene Jemen. Mit einer Gesamtfläche von etwa 23.669 Quadratkilometern ist Dschibuti deutlich kleiner als die umliegenden Staaten.

In Dschibuti leben lediglich 1,1 Millionen Menschen, wovon allein etwas mehr als die Hälfte in der gleichnamigen Hauptstadt (auch *Djibouti-Ville* genannt) leben. Die Bevölkerung verzeichnet eine jährliche Wachstumsrate von 1,5 Prozent und setzt sich zu 60 Prozent aus ethnischen Somali (vornehmlich aus dem Clan der Issas), zu 35 Prozent aus Angehörigen des nomadisch-kuschitischen Volkes der Afar und zu fünf Prozent aus ethnischen Arabern, Äthiopiern und weiteren Volksgruppen zusammen. Das Land liegt im Zentrum der sogenannten ostafrikanischen Migrationsroute (*Eastern Route*), die vom Horn von Afrika zur Arabischen Halbinsel über das Rote Meer verläuft und überwiegend von äthiopischen Migranten genutzt wird. Ferner ist die Bevölkerung zu 96 Prozent muslimisch-sunnitisch. Amtssprachen sind Französisch und Arabisch, wobei die meisten Dschibutier im Alltagsleben untereinander entweder auf Afar oder Somali kommunizieren. Je höher der Bildungsgrad der Dschibutier, desto besser sprechen sie i. d. R. Französisch. Englisch wird hauptsächlich in der Tourismusbranche und im Bildungsbürgertum gesprochen.

¹ Als De-Facto-Staat besitzt Somaliland zwar die für einen funktionierenden Staat notwendigen Strukturen und Institutionen, wird jedoch mit Ausnahme Israels von anderen Staaten nicht als souveräner Staat anerkannt.

Politisches System

Von 1862 bis 1977 war Dschibuti eine französische Kolonie. 1977 wurde Dschibuti in die Unabhängigkeit entlassen, und 1981 beschloss das Land einen Einparteiensstaat unter der Führung der Volksgruppe der Somali-Issas. Zwischen 1991 und 1994 kam es zu einem Bürgerkrieg zwischen Afar-Rebellen, die eine größere Teilhabe am politischen System forderten, und Regierungstruppen. Aufgrund der politischen Forderungen und relativen Kampferfolge der Afar-Rebellen sah sich die Issa-dominierte Regierung dazu gezwungen, im Jahr 1992 wieder ein Mehrparteiensystem einzuführen. Gleichwohl blieb auch nach Ende des Bürgerkrieges das politische System Dschibutis von den Issas dominiert. Im Jahr 1999 wurde der Issa Ismail Omar Guelleh zum erst zweiten Präsidenten Dschibutis gewählt, und regiert seitdem als Präsident des Landes.

De jure ist Dschibuti eine demokratische Republik mit einem Mehrparteiensystem und einem präsidentiellen System. De facto weist das politische System Dschibutis allerdings eine hohe Machtkonzentration zugunsten des Präsidenten und dessen Partei auf, der Volksversammlung für Fortschritt (Frz.: *Rassemblement populaire pour le progrès* — RPP). Die RPP dominiert das Parlament, und hält gegenwärtig 45 von dessen 65 Sitzen. Seit Jahren erlebt Dschibuti einen Autokratisierungsprozess, der aus dem Willen des 78-jährigen Präsidenten Guelleh resultiert, an der Macht zu bleiben. Im April dieses Jahres wurde Guelleh zum sechsten Mal in Folge zum Präsidenten wiedergewählt. Im Jahr 2010 hatte Guelleh die Verfassung geändert, indem er u. a. die Höchstzahl zulässiger präsidentieller Mandate annullierte. Und im Oktober letzten Jahres wurde das politische System erneut zugunsten des Präsidenten verändert, als anhand einer Verfassungsänderung die Altersgrenze für Präsidenten im Amt beseitigt wurde. Ferner wurde die Durchführung eines Referendums als Vorbedingung für die Aufnahme einer neuen Verfassung gestrichen, sodass der Präsident angesichts der Dominanz seiner Partei im Parlament theoretisch im Alleingang eine neue Verfassung beschließen könnte.

Außenpolitik / Internationale Beziehungen

Als kleiner Staat mit begrenzten wirtschaftlichen und militärischen Fähigkeiten ist Dschibuti auf besonders stabile Beziehungen zu anderen Staaten angewiesen. Da Dschibuti dementsprechend seine nationalen Interessen gegenüber anderen Staaten schwer durchsetzen kann, ist das Land daran interessiert, geopolitische Abhängigkeiten zu vermeiden. Folglich bildet die Suche nach Neutralität und Gleichgewicht zwischen externen Partnern zwei der maßgeblichen Pfeiler der dschibutischen Außenpolitik. Das Land pflegt gute Beziehungen zu den meisten Staaten der Region — sowohl am Horn von Afrika als auch im Nahen und Mittleren Osten. Einzig zu Eritrea bestehen aufgrund eines langwierigen Grenzkonfliktes diplomatische Spannungen.²

Zur Erzielung eines Gleichgewichtes zwischen der Zusammenarbeit mit externen Akteuren und einer gewissen strategischen Autonomie wendet Dschibuti eine zweiachsige Strategie an. Auf regionaler Ebene bietet es sich oftmals als Vermittler an, um regionale zwischenstaatliche Konflikte zu lösen und sicherheitspolitische Bedrohungen gemeinsam mit Partnerstaaten zu bekämpfen. So beteiligen sich etwa dschibutische Soldaten an der *African Union Support and Stabilization Mission in Somalia* (AUSSOM), um die somalischen Streitkräfte bei der Bekämpfung der islamistischen Terrororganisation Al-Shabaab Unterstützung zu leisten. Auf internationaler Ebene stärkt Dschibuti seine strategische Autonomie, indem es einer ganzen Reihe von Staaten erlaubt, auf dessen eigenem Staatsgebiet Militärstützpunkte zu

² Im Jahr 2008 eskalierte der Grenzkonflikt zwischen Eritrea und Dschibuti zu einer offenen militärischen Konfrontation, bei der auf beiden Seiten dutzende Soldaten ums Leben kamen.

unterhalten und auf punktueller Basis Militäreinsätze und Übungen durchzuführen (*siehe Folgekapitel*). Dadurch sind externe Staaten mit permanenten Militärstützpunkten in Dschibuti sicherheitspolitisch vom Land abhängig, und sind folglich bis zu einem gewissen Grad dazu gewillt, die nationalen Interessen Dschibutis zu beachten.

Zu den engsten bilateralen Partnern Dschibutis zählen neben die Nachbarländer Äthiopien und Somalia ebenfalls die ehemalige Kolonialmacht Frankreich sowie China und die Vereinigten Staaten. Auf regionaler Ebene ist Dschibuti der eigentliche Gründungsstaat der wichtigsten regionalen Organisation am HvA, der *Intergovernmental Authority on Development* (IGAD), die bis auf Eritrea alle acht Länder des HvA im breiteren Sinne umfasst.³ Dschibuti ist ebenfalls Mitglied der Afrikanischen Union, der Arabischen Liga, der Organisation für Islamische Zusammenarbeit (*Organisation of Islamic Cooperation* — OIC) und des Gemeinsamen Marktes für das Östliche und Südliche Afrika (*Common Market for Eastern and Southern Africa* — COMESA).

Wirtschaft

Mit einem *Human Development Index* (HDI) von 0.513 gehört Dschibuti zu den Ländern mit einer niedrigen menschlichen Entwicklung. Das Land hat ein Bruttoinlandsprodukt (BIP) von 4,7 Milliarden US-Dollar und ein BIP pro Kopf von 4.420 US-Dollar, was Dschibuti zum ostafrikanischen Land mit dem dritthöchsten BIP pro Kopf macht. Zugleich leben 42 Prozent der dschibutischen Bevölkerung in extremer Armut, während die Arbeitslosenquote knapp 26 Prozent beträgt — sogar etwa 70 Prozent für die junge Bevölkerung. Ferner wächst Dschibutis BIP um jährliche sechs Prozent, während dessen Inflationsrate mit 1,5 Prozent vergleichsweise gering ist. Dschibutis Wirtschaft wird vom Dienstleistungssektor dominiert, der zu rund 85 Prozent zur Entstehung des BIPs beiträgt. Der Industriesektor stellt etwa 14 Prozent des BIPs dar, während der Landwirtschaftssektor aufgrund von Dschibutis aridem Klima lediglich ein Prozent des BIPs ausmacht. Der Dienstleistungssektor Dschibutis besteht zum großen Teil aus der Hafenlogistik, die allein zu etwa 70 Prozent des BIPs beiträgt und Dschibuti folglich als logistischer Hub für den Seeverkehr zwischen Asien und Europa etabliert. Aus außenwirtschaftlicher Perspektive ist Dschibutis Hauptabnehmerland Äthiopien, wohin 83,5 Prozent des gesamten Exportvolumens des Landes abgewickelt werden. Ferner zählen China, Indien und die Vereinigten Arabischen Emirate zu den drei größten Importpartnern Dschibutis.

Dschibutis geostrategische Bedeutung für ausländische Mächte

Hinsichtlich seiner geostrategischen Lage zwischen dem Roten Meer und dem Indischen Ozean hat sich Dschibuti zu einem begehrten Standort für internationale Streitkräfte entwickelt. Denn der Besitz eines permanenten Militärstützpunktes in Dschibuti bietet externen Staaten drei geostrategische Vorteile. 1) Erstens können internationale Luft- und Seestreitkräfte von Dschibuti aus die Krisenherde Jemen, Sudan und Somalia schnell erreichen, um dort bei Bedarf zu intervenieren — etwa zur Durchführung von Drohnenangriffen gegen Terrorgruppen oder zur Evakuierung eigener Staatsbürger. 2) Zweitens ermöglicht ein Marinestützpunkt in Dschibuti den Schutz des Seeverkehrs im maritimen Nadelöhr (*maritime chokepoint*) Bab al-Mandab, worüber zehn Prozent des globalen Seehandels sowie 22 Prozent des weltweiten Containerhandels über See abgewickelt werden. 3) Drittens haben euro-

³ Im engeren Sinne werden üblicherweise allein Äthiopien, Dschibuti, Eritrea und Somalia (einschl. Somaliland) dem Horn von Afrika zugeordnet. Im breiteren Sinne werden die folgenden Staaten zum „Greater Horn of Africa“ hinzugezählt: Kenia, Sudan, Südsudan und Uganda. Die EU verwendet beispielsweise die breiter gefasste Definition des HvA mit acht Staaten.

päische Staaten mit einer permanenten militärischen Präsenz in Dschibuti Zugang zum indopazifischen Raum (im US-amerikanischen sicherheitspolitischen Jargon häufig als *Indo-Pacific Theatre bezeichnet*), wohin sie ihre militärische Macht projizieren können. Für Staaten aus dem Indopazifik wie China oder die USA bietet Dschibuti dagegen einen geostrategischen Zugang zur ostafrikanischen „Gegenküste“. Denn der indopazifische Raum weist insofern eine zunehmende geostrategische Relevanz auf, als dieser den zentralen Austragungsort der sich vertiefenden Systemkonkurrenz zwischen dem „politischen Westen“ und China darstellt.

Aus den o. g. geostrategischen Gründen haben mittlerweile vier Staaten permanente Militärstützpunkte in Dschibuti eingerichtet: China, Italien, Japan und die Vereinigten Staaten (*siehe Karte weiter unten*). Frankreich verfügt ebenfalls über eine dauerhafte Militärpräsenz im Land. Die französischen Streitkräfte sind allerdings seit dem 19. Jahrhundert in Dschibuti — einer ehemaligen französischen Kolonie — stationiert. Darüber hinaus sind spanischen Soldaten als Kontingente der EUNAVFOR (*European Union Naval Force*) Operation Atalanta im französischen Marinestützpunkt in Dschibuti stationiert. Ferner nutzt Südkoreas Marine Dschibutis kommerziellen Hafen für Marineeinsätze, während Indiens Marine auf Grundlage bilateraler Verträge die französischen, japanischen und amerikanischen Militärstützpunkte in Dschibuti für logistische Zwecke nutzen darf.



Quelle: Deutsche Welle 2021: <https://www.dw.com/de/dschibuti-starke-partner-schwache-wirtschaft/a-57126367>. Die Namen der Staaten der Region, inklusive des lediglich von Israel anerkannten Quasi-Staats Somaliland, und der Stadt Obock wurden eigenhändig eingefügt.

Regionale Lage Dschibutis mit den dort vorhandenen Militärstützpunkten externer Akteure.

In der Vergangenheit haben zudem Russland und Saudi-Arabien den Versuch unternommen, Militärstützpunkte in Dschibuti zu eröffnen. Im Jahr 2014 brach die dschibutische Regierung allerdings ihre bilateralen Verhandlungen mit der russischen Seite ab, nachdem die USA Druck auf Dschibuti ausgeübt hatten, um das Projekt eines russischen Luftwaffenstützpunktes zu verhindern.⁴ Zehn Jahre später, im Jahr 2024, unterzeichnete Saudi-Arabien mit Dschibuti ein bilaterales Abkommen, um im Hafen Dschibutis eine Logistikzone zu eröffnen. Aus Sicht dschibutischer Partner der KAS könnte dieses kommerzielle Projekt jedoch langfristig den Weg zur Etablierung eines saudischen Marinestützpunktes ebnen.

Frankreichs Militärstützpunkte in Dschibuti

Seit dem 19. Jahrhundert verfügt Frankreich über eine kontinuierliche militärische Präsenz in Dschibuti. In Dschibuti-Stadt besitzen die französischen Streitkräfte einen Luftwaffenstützpunkt (*Base aérienne 188 Djibouti „Colonel Massart“*), einen Marinestützpunkt (*Base navale du Héron*) und einen Stützpunkt des Heeres. Zudem betreibt Frankreich ein Ausbildungszentrum für den Wüstenkampf (*Centre d'entraînement au combat et d'aguerrissement au désert de Djibouti* — CECAD). Alle drei Stützpunkte gehören zum Kontingent der „In Dschibuti stationierten französischen Streitkräfte“ (*Forces françaises stationnées à Djibouti* — FFDj), dem größten Kontingent der französischen Streitkräfte außerhalb Frankreichs und dessen Überseegebiete.

Die FFDj umfassen über 1.000 Soldaten, wobei ihre Truppenanzahl seit der Unabhängigkeit Dschibutis sukzessiv reduziert wurde. Da Frankreich aus politischen Gründen in den letzten vier Jahren seine Militärstützpunkte im Sahel und in Westafrika aufgeben musste, lässt sich vermuten, dass es ein Interesse daran haben wird, die aktuelle Truppenstärke in Dschibuti zumindest aufrechtzuerhalten. Die Verpachtung der Luftwaffenbasis und die Nutzungsrechte im Hafen sind Teil des seit 1977 bestehenden dschibutisch-französischen Verteidigungsabkommens, das 2014 um zehn Jahre und anschließend im September 2025 um 20 Jahre verlängert wurde.

Die US-amerikanische Marineexpeditionsbasis *Camp Lemonnier*

Seit Ende 2002 beherbergt die nach einem französischen General benannte Marineexpeditionsbasis *Camp Lemonnier* die dem *U.S. Africa Command* (USAFRICOM) unterstellte *Combined Joint Task Force – Horn of Africa* (CJTF - HOA). Die Kaserne wurde ursprünglich von der französischen Fremdenlegion und danach für kurze Zeit von den dschibutischen Streitkräften betrieben. Auf dem einzigen dauerhaften US-Militärstützpunkt auf dem afrikanischen Kontinent sind nach erheblichen Investitionen mittlerweile mehrere Tausend US-Soldaten stationiert. Temporär beherbergt der Stützpunkt auch kleinere britische Einheiten.

Seit 2013 haben die US-Streitkräfte zudem eine Drohneneinheit auf dem zuvor kaum genutzten und für die französischen Streitkräfte reservierten *Militärflugplatz Chabelley Airfield* in Chabelley, etwa neun Kilometer südwestlich von Dschibuti-Stadt stationiert. Von hier aus werden bis heute schwerpunktmäßig die Systeme Predator und Reaper für Anti-Terror-Einsätze im Jemen und in Somalia eingesetzt. Die Rolle der US-amerikanischen Streitkräfte in Dschibuti bzw. der CJTF - HOA beruht auf vier Einsatzschwerpunkten: 1) Ausbau der Zusammenarbeit mit ostafrikanischen Partnern, 2) Ausbau der Partnerschaft der USA und dessen

⁴ Seitdem strebt Russland nach einem Marinestützpunkt in Port Sudan, an der sudanesischen Küste des Roten Meeres. Die bilateralen Verhandlungen mit der sudanesischen Regierung haben allerdings bis dato keine nennenswerten Ergebnisse hervorgebracht. Alternativ kämen für Russland die eritreischen Häfen Assab und/oder Massawa in Frage.

Verbündete mit Dschibuti, 3) Unterstützung von Einsätzen und Plänen in Ostafrika und 4) Krisenmanagement.

Der japanische Luftwaffenstützpunkt

Seit 2011 verfügt Japan über einen permanenten Luftwaffenstützpunkt in Dschibuti, direkt am internationalen Flughafen Dschibuti-Ambouli. Der Stützpunkt ist bis heute der einzige Militärstützpunkt der Selbstverteidigungskräfte Japans (*Self Defense Forces* — SDF) im Ausland. Seine Eröffnung war eine direkte Folge von der Beteiligung der japanischen Marine an der internationalen Bekämpfung der somalischen Piraterie, um japanischen Handelsschiffen Geleitschutz zu geben. Angesichts der bis heute bestehenden Bedrohung somalischer Piraten laufen japanische Marineschiffe regelmäßig den Hafen Dschibutis an, wo sie einen eigenen Bereich nutzen. Dieser ist allerdings verglichen mit den französischen und chinesischen Marinestützpunkten von geringen Ausmaßen und kann lediglich von wenigen Schiffen gleichzeitig genutzt werden.

Die italienische Unterstützungsbasis *Amedeo Guillet*

Im Jahr 2013 eröffnete Italien seine „Italienische Unterstützungsbasis“ (*Base Militare Italiana di Supporto* — BMIS) *Amedeo Guillet* in Dschibuti. Der Militärstützpunkt wurde auf Grundlage eines bilateralen Kooperationsabkommens zwischen Dschibuti und Italien etabliert. Mit einer permanenten militärischen Präsenz in Dschibuti kann Italien zur Bekämpfung maritimer Bedrohungen in der Region beitragen, etwa im Rahmen der EUNAVFOR Operationen *Atalanta* und *Aspides*. Der italienische Militärstützpunkt in Dschibuti befindet sich nahe der Grenze zu Somaliland.

Der chinesische Marinestützpunkt *Doraleh Support Base*

Der 2017 eröffnete chinesische Marineunterstützpunkt ist der jüngste Militärstützpunkt einer externen Macht in Dschibuti sowie der erste und bis dato einzige offizielle Stützpunkt von Chinas Volksbefreiungsarmee (*People's Liberation Army* — PLA) außerhalb des eigenen Landes. Die chinesische Staatsführung begründete die Eröffnung des Marinestützpunktes in Dschibuti mit Verweis auf den Schutz des chinesischen Seehandels und chinesischer Staatsbürger in der Region und der Durchführung von *Peacekeeping*-Einsätzen in Afrika und dem Nahen Osten. Die Etablierung des Marinestützpunktes fand vor dem Hintergrund einer 2017 zwischen China und Dschibuti beschlossenen „Strategischen Partnerschaft“, der die bilateralen sicherheitspolitischen und wirtschaftlichen Beziehungen zwischen den beiden Ländern erheblich vertieft hat. Die chinesischen Nutzungsrechte für den Stützpunkt haben eine Laufzeit von zehn Jahren bis 2027. Von einer Verlängerung der Nutzungsrechte ist angesichts der engen chinesisch-dschibutischen Beziehungen auszugehen.

Mit einer Truppenstärke von 2.500 Marine- und Armeeangehörigen bildet der chinesische Marinestützpunkt einen der größten ausländischen Militärstützpunkte in Dschibuti. Er ist deutlich umfangreicher als alle anderen ausländischen Marinestützpunkte in Dschibuti und könnte nach Auffassung verschiedener Berichte sogar deutlich mehr Soldaten beherbergen. Chinas Marinestützpunkt befindet sich im nordwestlichen Teil von Dschibuti-Stadt, in unmittelbarer Nähe zum *Doraleh Multipurpose Port*. Der Stützpunkt umfasst einen 2022 fertiggestellten, 341 Meter langen Kai, an dem neben Zerstörer und U-Booten selbst einer der chinesischen Flugzeugträger anlegen könnte (*siehe Satellitenbild*). Daneben befindet sich auf dem Marinestützpunkt auch ein Hubschrauberlandeplatz. Für Flugzeuge aller Art muss allerdings auf den internationalen Flughafen Dschibuti-Ambouli zurückgegriffen werden.



Quelle: Google Earth; Koordinaten: 11°35'35.22"N 43°04'01.93"E.

Satellitenbild vom 30.06.2026: Der chinesische Marinestützpunkt Doraleh Support Base in Dschibuti mit dem 2022 fertiggestellten Kai.

Der wachsende wirtschaftliche Einfluss Chinas in Dschibuti

Die Eröffnung des chinesischen Marinestützpunktes in Dschibuti steht sinnbildlich für den wachsenden Einfluss des Reichs der Mitte am Horn von Afrika. Denn China baut seit Jahren seinen sicherheitspolitischen, wirtschaftlichen und wissenschaftlichen Einfluss in Dschibuti aus. Bereits seit 20 Jahren ist die Volksrepublik China ein enger Handelspartner Dschibutis. Seit Beginn von Guellehs Präsidentschaft 1999 hat China schätzungsweise 14,4 Milliarden US-Dollar in das Land investiert, insbesondere im Infrastrukturbereich. So besitzen chinesische Staatsfirmen Anteile in Schlüsselinfrastrukturen Dschibutis — etwa in der 2017 eröffneten Zugstrecke zwischen Addis Abeba und Dschibuti und dem im selben Jahr eröffneten Containerhafen von Doraleh. Zu den weiteren von China finanzierten Infrastrukturprojekten zählen u. a. eine 2018 eröffnete Freihandelszone im Wert von 3,5 Milliarden US-Dollar — eine der größten Freihandelszonen auf dem afrikanischen Kontinent — sowie Dschibutis Integration in das *Pakistan & East Africa Connecting Europe* (PEACE) Unterseekabel, das Internetverbindungen zwischen Europa, Asien und Afrika ermöglicht.

Gegenwärtig ist ein geplanter Weltraumbahnhof das wirtschaftlich und geopolitisch bedeutendste chinesische Infrastrukturprojekt in Dschibuti. Im Januar 2023 beschlossen die dschibutische Regierung zusammen mit den chinesischen Unternehmen Hong Kong Aerospace Technology Group und Touchroad International Holding Group ein *Memorandum of Understanding* (MoU) zum Bau eines kommerziellen Weltraumbahnhofs. Geplant sind Investitionen von einer Milliarde US-Dollar in sieben Startanlagen für Satelliten und drei Testrampen für Raketen, die in fünf Jahren fertiggestellt werden sollen. Die beiden beteiligten chinesi-

schen Unternehmen sollen dabei das uneingeschränkte Recht erhalten, für einen Zeitraum von 30 Jahren Satelliten und Raketen ins Weltall zu schießen. Der chinesische Weltraumbahnhof wird sich nahe der Stadt Obock befinden, am nördlichen Ufer der Bucht von Tadjoura. Somit lägen sich die seit 2017 bestehende chinesische Marinebasis und der neue Weltraumbahnhof an den beiden Ein- bzw. Austrittspunkten des Golfs von Tadjoura gegenüber (siehe Karte auf S. 5). Analysten sehen das Vorhaben als Fortsetzung der wirtschaftlichen und maritimen Expansion Chinas im indopazifischen Raum und speziell in der Region Ostafrika. Nach Fertigstellung des Weltraumbahnhofes würde China in Dschibuti endgültig seine Dominanz zulasten westlicher Staaten etablieren und auf dem afrikanischen Kontinent über den ersten bzw. zweiten „Launch Site“ für Weltraumstarts verfügen (je nachdem, wann genau der sich im Bau befindende türkische Weltraumbahnhof in Somalia fertiggestellt wird).

Für die dschibutische Führung erweisen sich ihre wirtschaftlichen Beziehungen zu China als ein zweischneidiges Schwert. Einerseits profitiert Dschibutis Wirtschaft von den chinesischen Investitionen, die entscheidend zum Wachstum des dschibutischen BIPs beitragen. Andererseits hat sich die dschibutische Regierung gegenüber China in den letzten Jahren stark verschuldet. So hat das Land 70 Prozent seiner ausstehenden Schulden bei China, das wiederum mit etwa 25 Prozent an den Import- und Exportgeschäften Dschibutis beteiligt ist. Wie lässt sich Dschibutis wirtschaftliche Abhängigkeit von China erklären? Westliche Staaten sowie der Internationale Währungsfonds (IWF) weigern sich mit Verweis auf Guellehs Verwicklung in Korruption, in Dschibuti Projekte außerhalb des humanitären Sektors zu finanzieren. Dschibuti hat daher nur sehr wenige Möglichkeiten, Kapital zu beschaffen, was wiederum zu dem mittlerweile sehr starken chinesischen Einfluss führte. Ferner kann das Land durch die Annäherung an China Abhängigkeiten gegenüber westlichen Staaten (etwa Frankreich oder die USA) vermeiden.

Die deutsche Präsenz in Dschibuti: Die Rolle der Bundeswehr und die sicherheitspolitischen Interessen Deutschlands

Aktuelle Lageentwicklung

Gegenwärtig ist einzig die deutsche Marine in Dschibuti stationiert, wenn auch in sehr begrenztem Umfang. Sie beteiligt sich an der EUNAVFOR Operation Aspides, um westliche Handelsschiffe gegen Drohnen- und Raketenangriffe der jemenitischen Huthi-Miliz zu beschützen. Im Oktober vergangenen Jahres beschloss der Bundestag die Fortführung des Bundeswehrmandats bis zum 31. Oktober 2026. In Anbetracht der fortgesetzten Bedrohung der internationalen Schifffahrt durch die Huthis und der politischen Relevanz der EU-Mission im Roten Meer erscheint eine neuerliche Verlängerung des Bundeswehrmandats für Aspides möglich. Neben der Beteiligung der deutschen Marine an der EUNAVFOR Aspides besteht das sicherheitspolitische Engagement Deutschlands in Dschibuti ebenfalls aus einer bilateralen sicherheits- und verteidigungspolitischen Zusammenarbeit zwischen den beiden Staaten. So wird etwa gemeinsam an der Instandhaltung von Krankenhäusern und Ausbildungsstätten gearbeitet.

Vergangene Einsätze der Bundeswehr am Horn von Afrika

Das derzeitige sicherheitspolitische Engagement der Bundesrepublik in Dschibuti reicht auf eine mehr als 20-jährige Präsenz der Bundeswehr am Horn von Afrika zurück. Von den Streitkräften der Bundeswehr wurde besonders der deutschen Marine die größte Rolle in der Sicherung deutscher Sicherheits- und Wirtschaftsinteressen in dieser geostrategisch re-

levanten Region zugewiesen. Die sicherheitspolitischen Interessen Deutschlands in der „sicherheitspolitischen Arena des Roten Meeres“ (*Red Sea Security Arena*) waren und sind dabei stets auf die Bekämpfung gegenwärtig relevanter Sicherheitsbedrohungen im maritimen Raum ausgerichtet: 1) Von 2002 bis 2008 lag der Fokus auf maritimen Terrorismus, 2) von 2008 bis 2016 auf die somalische Piraterie, und 3) seit Februar 2024 wird vor dem Hintergrund der Huthi-Bedrohung wieder dem Terrorismus auf See mehr Aufmerksamkeit gewidmet.

In der ersten „Einsatzphase“ von 2002 bis 2008 entsandte Deutschland regelmäßig Marineschiffe ans Horn von Afrika, die sich am US-geführten Anti-Terror-Einsatz *Operation Enduring Freedom* (OEF) beteiligten. Seitdem ist das Engagement der deutschen Marine in der Gemeinsamen Sicherheits- und Verteidigungspolitik (GSVP) der EU eingebettet. In der zweiten Einsatzphase von 2008 bis 2016 war die deutsche Marine mit eigenen Schiffen an der EUNAVFOR Atalanta beteiligt, um gemeinsam mit europäischen Partnern gegen die somalische Piraterie und Schmuggelnetzwerke auf See vorzugehen.⁵ 2018 beendete die Bundeswehr ihre Beteiligung am Ausbildungseinsatz EUTM (*EU Training Mission*) Somalia und im April 2022 ihre Beteiligung an der EUNAVFOR Atalanta. Erst mit dem Start der Operation EUNAVFOR Aspidos im Februar 2024 kehrte die deutsche Marine nach Dschibuti zurück. Von Februar bis April 2024 beteiligte sich die Luftverteidigungsfregatte „Hessen“ an der europäischen Operation.

Seither hat die Bundesregierung keinen weiteren Versuch mehr unternommen, ein Marineschiff für einen längeren Zeitraum ins Rote Meer zu entsenden.⁶ Daher wird derzeit die Hauptlast der EUNAVFOR Aspidos von den französischen und italienischen Seestreitkräften getragen. Seit Beginn der Operation ist jeweils ein Schiff der italienischen Marine das operative Flaggschiff, während die französische Marine mit ihrer Marinebasis in Dschibuti eine robuste und dauerhafte Präsenz stellt.

Ausblick

Entsprechend seiner strategischen Lage entlang einer der wichtigsten Seehandelsrouten der Welt sollte Dschibuti den Schwerpunkt der deutschen Sicherheits- und Verteidigungspolitik in Ostafrika und — vor dem Hintergrund des gegenwärtigen sicherheitspolitischen Schwerpunktwechsels von West- nach Ostafrika in der deutschen Afrikapolitik — möglicherweise in ganz Subsahara-Afrika bilden. In Anbetracht der wirtschaftlichen Abhängigkeit Deutschlands von freien Seewegen kann eine Rückkehr der deutschen Marine ans Horn von Afrika wesentlich zur Sicherung des deutschen Außenhandels beitragen. Ein solcher Schritt würde ebenfalls das sicherheitspolitische Engagement der EU in der Region stärken und dort aktive europäische Partner militärisch entlasten.

⁵ Die EUNAVFOR Atalanta wird gegenwärtig weitergeführt und de facto vom Engagement Spaniens und Frankreichs vorangetrieben. Denn das operative Führungskommando der Operation befindet sich in Spanien (Rota), während ihr Zentrum für Seeraumüberwachung (*Maritime Security Centre Indian Ocean*) in Frankreich (Brest) gelegen ist.

⁶ Im Rahmen des *Indo-Pacific Deployment* (IPD) 2024 hätte im Herbst 2024 ein Einsatzverband der deutschen Marine auf seiner Rückreise von Fernost nach Deutschland das Rote Meer passieren sollen. Allerdings entschied sich Bundesverteidigungsminister Pistorius angesichts der Bedrohung durch die Huthis dazu, den Einsatzverband stattdessen entlang des Kaps der Guten Hoffnung umzuleiten. Im Oktober 2025 erklärte die Bundesregierung in einer Antwort auf eine Kleine Anfrage der AfD, dass 2026 keine Entsendung einer deutschen Fregatte in den Indopazifik geplant sei. Über die Entsendung einer Fregatte im Jahr 2027 sei noch keine Entscheidung getroffen.

Konrad-Adenauer-Stiftung e. V.

Thurid Neumann

Referentin Ostafrika, Flucht und Migration – Abteilung Sub-Sahara Afrika

Hauptabteilung Europäische und Internationale Zusammenarbeit

www.kas.de

Thurid.Neumann@kas.de



Der Text dieses Werkes ist lizenziert unter den Bedingungen von „Creative Commons Namensnennung-Weitergabe unter gleichen Bedingungen 4.0 international“, CC BY-SA 4.0 (abrufbar unter: <https://creativecommons.org/licenses/by-sa/4.0/legalcode.de>)