

Cola der Elternindustrie

„Leihmütter“ tragen Kinder gegen Entgelt aus, Agenturen verdienen daran, England plant ein Gesetz dagegen.

Als die Zeit kam, in der die Ersatzmutter empfangen konnte, begab sich die Vermittlerin in das Hotel, in dem der Erzeuger wartete. Der mußte nun in seinem Zimmer Hand anlegen. Mit dem nur wenige Stunden befruchtungsfähigen Samen eilte die Vermittlerin ins Haus der Leihmutter. Dort nahm sie die Insemination mit einer Spritze vor.

Der Fortpflanzungsakt, vom britischen Boulevardblatt „Daily Star“ unter der Überschrift „Wie ein Leben begonnen wurde“ beschrieben, ist gelungen. Die Ersatzmutter, Kim Cotton, 28, gebar vorletzten Freitag in einer Londoner Klinik ein gesundes Baby. Vermittlerin Barbara Manning, eine gelernte Krankenschwester und Hebamme, hatte gute Arbeit geleistet.

Der Vater aber, dessen Name bis Ende letzter Woche nicht bekannt war, konnte sein Kind nicht wie geplant in Empfang nehmen. Es blieb nach einem Gerichtsbeschluß vorläufig in der Obhut des staatlichen Krankenhauses, in dem es geboren worden war.

Denn „Baby Cotton“, wie Klinikpersonal und Presse das namenlose Sieben-Pfund-Kind taufen, spaltet die Briten. Während manche in dem Baby auf Bestellung einen Ausweg für kinderlose Ehepaare sehen, empören sich andere über den vermieteten Mutterleib.

Kim Cotton nämlich, Mutter eines Jungen und einer Tochter, hatte freimütig zugegeben, daß sie das Kind eines anderen mit Zustimmung ihres eigenen Mannes für ein Honorar von über 23 000 Mark empfangen, ausgetragen und zur Welt gebracht habe. Angeblich 72 000 Mark dazu bringt ihr ein Exklusivvertrag mit dem „Daily Star“. Das dürfte dann, wie Frau Cotton treuherzig erzählten, für die fällige Renovierung ihres Hauses reichen. Motto: Mein Bauch gehört dem, der dafür bezahlt.

Der Londoner „Daily Mirror“, wohl auch neidisch auf den Scoop des Konkurrenzblattes, druckte eine Karikatur, auf der zwei Hausfrauen über eine schwangere Nachbarin tratschen: „Wie ich gehört habe, erwartet sie ein Auto, ein Fernsehgerät und neue Gardinen.“

„Mirror“-Herausgeber Robert Maxwell forderte die Politiker auf: „Verbietet das Geschäft mit den Babys, sofort!“

Der Ruf war gar nicht nötig. Denn die konservative Regierung plant ein Gesetz gegen „Leihmütter“. Es bestehe kein Zweifel, so Gesundheitsminister Kenneth Clarke, über die „generelle Verurteilung der Idee, daß Agenturen für solch einen Service Geld kassieren“.

Im Fall Baby Cotton kassierte das „Surrogate Parenting Center“ in Redhill bei London. Es wird von der smarten Barbara Manning geführt und ist die Niederlassung einer amerikanischen Ersatzelternschaftsagentur mit dem anspruchsvollen Namen „National Center for Surrogate Parenting“.

Das US-Zentrum besteht freilich bislang nur aus einem Büro in Chevy Chase, einem Vorort der Bundeshauptstadt Washington. Es hat nach eigenen Angaben erst 16 Ersatzgeburten arrangiert. Aber seine Gründerin, Harriett Blankfeld, möchte es weltweit zum „Coca-Cola der Ersatzelternindustrie“ ausbauen. Sie bemüht sich gegenwärtig in England um die Abwicklung des steckengebliebenen Geschäfts: Ein amerikanisches Ehepaar hat Baby Cotton bestellt.



Schlagzeile über Baby Cotton
„Verbietet das Geschäft“

Die Panne in England rückt eine bislang wenig bekannte Wachstumsbranche ins Licht. Mietmutter-Agenturen, die für ihre Dienste höhere Summen kassieren, als das Honorar der Leihmutter beträgt, gedeihen nicht nur in Großbritannien und den Vereinigten Staaten.

Eine Fernsehdokumentation des WDR stellte im vorigen Jahr eine verheiratete Frau vor, die sich für 25 000 Mark mit dem Samen eines fremden Mannes befruchten ließ und ein Kind austrug.

Das Geschäft blüht: Im letzten Oktober zeigte die Zeitschrift „Parents“ auf ihrer Titelseite eine Ersatzmutter. In Paris und Marseille offerieren Elternschaftsagenten ihre Dienste. Doch Frankreichs Regierung kündigte bereits 1983 Maßnahmen gegen die Leihmutter-Agenturen an.

Begonnen hatte der Handel in den USA. „Ich habe hellbraune Haare und

braune Augen und beabsichtige 15 Pfund abzunehmen, bevor ich schwanger werde“, so stellte sich eine verheiratete Büroangestellte in der Frühjahr-1982-Ausgabe von „Surrogate Mother“ vor. Der in Kalifornien herausgegebene Mietmutter-Katalog enthielt Daten von 30 Frauen, teilweise mit Photos und Preisvorstellungen. Branchenkenner schätzen, daß in den Vereinigten Staaten in den Jahren 1981 und 1982 zwischen 40 und 100 Kinder von Leihmüttern zur Welt gebracht wurden.

„Für kinderlose Paare, die nichts von Adoption halten“, schrieb das Magazin „U.S. News & World Report“ Mitte 1983, „kommt Hoffnung auf eigene Kinder aus einem neuen Bereich – aus der Ersatzelternschaft.“ Eine Serie der Fernsehgesellschaft ABC über Mietmütter erzielte die höchsten Einschaltquoten, die ein wissenschaftlicher Report in den USA bis dahin je erreichte.

Das kinderlose Ehepaar Alexander und Nadia Malahoff sah eine Sendung und handelte: Der in der Branche tätige Anwalt Noel Keane stellte den Kontakt zu einer Judy Stiver und ihrem Mann her, ein Arzt übertrug Sperma von Alexander Malahoff in Judys Gebärmutter. Die Schwangerschaft verlief glatt – aber schließlich kam ein geistig behindertes Kind zur Welt.

Das wollten die Malahoffs nicht abnehmen. Die leibliche Mutter Judy Stiver aber wollte das Baby auch nicht, weil sie „keinerlei natürliche Bindung“ zu ihm entwickelt habe. Der Fall beschäftigt bis heute die Gerichte, konnte aber die Ausbreitung von Ersatzmutterchaften in den USA nicht aufhalten.

Sogar angesehene Zeitungen wie die „Washington Post“ drucken Anzeigen: „Ehepaar, das kein Kind haben kann, zahlt einer Frau, die ein Kind austrägt, 10 000 Dollar plus Auslagen. Konzeption durch künstliche Befruchtung... Antworten vertraulich.“ Die Zahl der Kinder aus solchen Arrangements in den USA wird inzwischen auf über 200 geschätzt.

Daß die Amerikaner nun nach Europa vorstoßen, irritiert die Briten. „Frau Cottons Baby scheint für ein Leben der unbegrenzten Möglichkeiten mit seinem amerikanischen Vater und dessen Frau bestimmt zu sein“, kommentiert der Londoner „Guardian“ den Ersatzmutter-Skandal. Finanzielle Versuchungen, sorgt sich das Blatt, könnten Frauen aus niedrigen Einkommensgruppen dazu verleiten, ihren Bauch als „Babyfarm von reichen Paaren ausbeuten“ zu lassen.

Über das Resultat einer solchen „Ausbeutung“, Baby Cotton, muß nun ein

Gericht entscheiden; ob die Gemeinde die Pflege für das Kind übernimmt oder ob es dem zahlenden Vater überlassen wird.

Ein Mann aus der Branche ist skeptisch über den Spruch. „Ich würde nie ein Kind in England zur Welt kommen lassen“, sagt William Handel, Rechtsanwalt und Ersatzmutterchaftsvermittler aus Los Angeles. Die juristische Lage in derartigen Fällen sei überall auf der Welt ungeklärt, aber das Rechtsklima in England besonders ungünstig.

Um Klärung der Lage bemühen sich nun auch die Mitgliedsländer des Europarates. Experten der westeuropäischen Justizministerien erarbeiteten einen Entwurf, der Modell sein soll für die nationale Gesetzgebung oder eine europäische Konvention.

Die Mehrheit der Experten befürwortet ein weitgehendes Verbot der künstlichen Insemination von Leihmüttern für ganz Westeuropa.

AUTO-INDUSTRIE

Ungeheurer Rückstand

Die Autos von Renault sanken in der Gunst des Käufer-Publikums. Die französische Firma fuhr 1984 einen Super-Verlust ein.

Waren das noch Zeiten: 1981, als in Frankreich die Sozialisten an die Macht kamen, erklärte Wirtschafts- und Finanzminister Jacques Delors: „Renault ist unser Vorbild.“

Wie die Régie Renault, seit 1945 in Gemeineigentum, sollten zukünftig auch andere Großunternehmen als Staatsbetriebe arbeiten. Die Pariser Autofirma, schrieb seinerzeit das linke Magazin „Le Nouvel Observateur“, sei das „beste aller Plädoyers zugunsten der Verstaatlichung“.

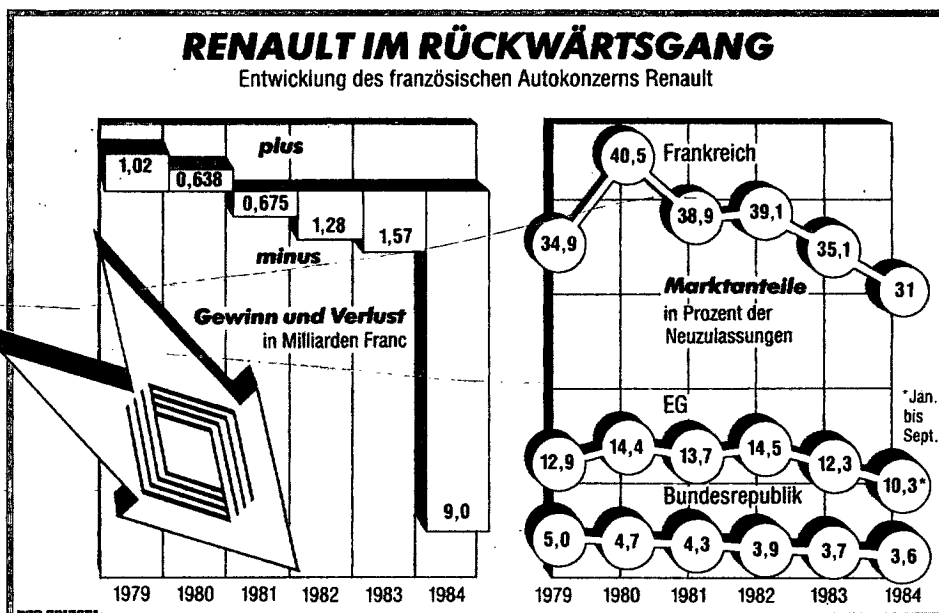
Die Verstaatlichungen erwiesen sich als äußerst kostspielig, fast alle neuen regierungseigenen Industrie-Unternehmen produzieren Verluste. Am schlimmsten aber erwischte es den Muster-Staatsbetrieb Renault.

Das Jahr 1984 bescherte dem Unternehmen ein Defizit von voraussichtlich neun Milliarden Franc (drei Milliarden Mark), eine Verlusthöhe, die bislang noch kein französisches Industrieunternehmen erreicht hat.

In Frankreich wie im übrigen Europa hat der französische Autohersteller viele Kunden verloren. 1982 hielt Renault im eigenen Land noch einen Marktanteil von 39,1 Prozent. Er schrumpfte im Laufe des letzten Jahres auf 31 Prozent zusammen.

Auf dem europäischen Markt rutschte Renault bei den Verkäufern binnen eines Jahres vom ersten auf den sechsten Rang ab.

Mit Renault geriet ein Unternehmen in die Krise, das für das moderne Frank-



reich so etwas wie ein Symbol darstellt, technisch wie auch sozial.

Bei Renault wurden die Gewinnbeteiligung, die dritte und vierte Urlaubswoche, die flexible Altersgrenze und die Arbeitszeitverkürzung eingeführt, als sich fast die gesamte Industrie noch hartnäckig gegen solche Neuerungen stemmte.

Die Löhne waren bei Renault immer etwas höher als bei den Konkurrenten. Dafür sorgte vor allem die kommunistisch gelenkte Gewerkschaft CGT, die Renault zu einer „Arbeiterfestung“ (so der Titel eines vielbeachteten Buches) ausbaute.

Die soziale Großzügigkeit war finanziell zu verkraften, solange sich die Fahrzeuge aus dem Staatsbetrieb mühelos verkauften. Mit Autos, die Maßstäbe für die Branche setzten, sicherte sich die Firma über viele Jahre hinweg eine stetig wachsende Kundenschar.

Bereits 1961 schuf Renault den pfiffigen, fünftürigen R 4, der in über sieben Millionen Exemplaren verkauft wurde und noch heute produziert wird. 1965 kam der R 16 mit der praktischen Heckklappe auf den Markt, Vorbild für viele ähnlich konstruierte Familienwagen. Der 1972 erstmals verkaufte R 5 avancierte zum Vorreiter einer ganzen Generation europäischer Kompaktwagen.

Doch dann gelang den Renault-Konstrukteuren kein großer Wurf mehr. Der R 14, ab 1976 als „Anti-Golf“ angepriesen, wurde nicht zuletzt wegen seiner technischen Mängel ein Mißerfolg. Pannen gab es auch in den letzten Jahren mit dem R 9 und dem R 11. Sie sind äußerlich kaum voneinander zu unterscheiden und visieren den gleichen Kundenkreis an. Zu spät merkten die Planer bei Renault, daß sie sich mit den beiden Autos selbst Konkurrenz machten.

Auch mit seinem jüngsten Modell, dem verbesserten R 5 (Supercinq), hatte

Renault bisher keine glückliche Hand. Das Auto (Werbespruch in Frankreich: „Du hast den Teufel im Leib“) gab es monatelang nur in Blau und Rot, zudem ausschließlich in teureren Versionen.

Bis Turbo-, Diesel- und Automatikversionen verkaufsbereit sind, werden noch mehrere Monate vergehen. Überdies hat der R 5 in dem attraktiven Peugeot 205 einen schwer zu schlagenden Konkurrenten.

Sogar die kommunistische „Humanité“, die immer schützend ihre Hand über Renault gehalten hat, beklagt heute den „ungeheuren Rückstand in der Erneuerung der Modellpalette“.

Mit vielen Kunden verdarb es sich die französische Staatsfirma überdies, weil ihre Produkte eine bemerkenswert schlechte Verarbeitungsqualität aufwiesen. Die Schlampe schließt auch auf die Ergebnisrechnung durch: Renault muß jährlich für Garantieleistungen 1,5 Milliarden Franc einkalkulieren.

Dennoch war in der Pkw-Abteilung lange Jahre ein Gewinn herausgesprungen. Erst 1984 trugen die Personwagen entscheidend zum Jahresverlust bei, mit schätzungsweise fünf Milliarden Franc. Traditionell unrentabel ist dagegen seit langem die Produktion von Lastwagen bei der Tochter Renault Véhicules Industriels (RVI). Auf ihr Konto gehen am Ergebnis 1984 zwei Milliarden Franc Verlust.

Weitere zwei Milliarden aus dem Gesamtverlust entfallen auf Rückstellungen für die überfällige Reduzierung der Belegschaft. Entlassungen galten bisher bei Renault als tabu. Doch im letzten Sommer legte Konzernchef Bernard Hanon einen Sozialplan vor, der den Abbau von bis zu 15 000 Arbeitsplätzen vorsieht. Die „freigesetzten“ Renault-Arbeiter sollen mit Steuergeldern für neue Jobs umgeschult werden.

Zum Jahresbeginn hat Industrieministerin Edith Cresson dem Arbeitsplatz-