

Ein Leben lang auf der Suche nach Liebe

Nussbaumen Die Schauspielerin Hanna Scheuring hat sich auf die Spuren von Marilyn Monroe begeben – und dabei Neues entdeckt

VON ROSMARIE MEHLIN

In den 90er-Jahren wurde sie als Vreni in der Sitcom «Fascht e Familie» prominent. Zehn Jahre davor hatte Regisseur Mark M. Rissi sie für seinen Film «Die schwarze Spinne» engagiert. Da war Hanna Scheuring aus Nussbaumen gerade mal 18-jährig, hatte in Baden die Handelsschule abgeschlossen und daneben in verschiedenen Schüler- und Jugendtheatergruppen mitgemacht. Mit einer vierjährigen Ausbildung am Konservatorium für Theater in Bern hatte sie schliesslich ihren Traum verwirklicht und anschliessend ihre Lehr- und Wanderjahre als Schauspielerin an verschiedenen Theatern in Deutschland absolviert. Inzwischen ist Scheuring freiberuflich tätig, hatte 2010 mit «Grönland», das der Autor Hansjörg Schertenleib für sie geschrieben hatte, ihr erstes Solo-Programm auf die Bühne gestellt. Darin war sie im März letzten Jahres auch im Badener ThiK zu Gast.

Keine Monroe-Show

Dorthin kehrt sie nun zurück mit «Love, Marilyn» – einem Solostück, das sie selber geschrieben hat: «Ich kannte die Monroe natürlich so, wie sie die meisten kennen, als naives sexy Dummchen. Als ich aber angefangen habe, mich mit ihr richtig auseinanderzusetzen, entdeckte ich eine hochbegabte, neurotische Frau, die ihr ganzes Leben nur auf der Suche nach einem, nach Liebe war.» Scheuring hat Monroes Buch «Tapfer lie-

ben», unzählige Biografien über die Schauspielerin gelesen und auch den Roman «Blond», in dem die amerikanische Autorin Joyce Carol Oates fiktiv Marilynns Leben erzählt.

«Ich habe über 30 Bücher über Marilyn zu Hause, aber für das Stück habe ich mir auch meine eigenen Geschichten ausgedacht.» Denn auf der Bühne steht Scheuring nicht als Marilyn, sondern als Sarah, die in einer psychiatrischen Klinik sitzt und sich so stark mit Marilyn identifiziert, dass sie sich manchmal fast auflöst und zu Marilyn wird. «Regisseur Jean Grädel und ich haben sehr daran gefeilt, dass das Stück keine Monroe-Show wird. Es war eine grosse Herausforderung,

nicht in die Marilyn-Klischees zu rutschen.» Es sei, betont die 47-Jährige, «eine lustige Tragödie» geworden, in der sie auch singt, am Klavier alternierend begleitet von Till Löffler und Daniel Fueter. «Die Lieder, die wir zum Teil alle kennen – wie «I wanna be loved by you» oder «Diamonds are a girls best friend» – die Geschichte dieser grossen Schauspielerin, die im Grunde wie ein verletztes, kleines Kind war, das eine Sex-Ikone spielt, ist zugleich unterhaltsam und berührend. Ich glaube, wir sind doch alle auf der Suche nach Liebe – innen wie aussen», schliesst die ebenso aufgestellte wie tiefsinnige Nussbaumerin.

«Love, Marilyn» im Badener ThiK am Mittwoch, 6. Nov., und am Samstag, 9. Nov., jeweils 20.15 Uhr.



Hat 30 Bücher über Marilyn Monroe zu Hause: Schauspielerin Hanna Scheuring.

ZVG

Der Bund soll die Bahn nicht dreiteilen

Limmattal Die Kantone Zürich und Aargau kritisieren die geplante Etappierung der Limmattalbahn.

VON BETTINA HAMILTON-IRVINE

Die Limmattalbahn darf auf keinen Fall dreigeteilt werden. Das ist der Tenor der gestern veröffentlichten Vernehmlassungsantwort des Zürcher Regierungsrats zum Agglomerationsprogramm Limmattal.

Aufteilung macht keinen Sinn

Wie ernst es nicht nur der Zürcher, sondern auch der Aargauer Regierung damit ist, unterstreichen die beiden Exekutiven in zwei ebenfalls gestern verschickten, fast identischen Medienmitteilungen. Die Limmattalbahn sei als kantonsübergreifendes Gesamtprojekt geplant worden und entfalte ihren vollen Nutzen für die Siedlungsentwicklung nur mit einer ganzheitlichen Realisierung, heisst es. Zudem habe der Bund am 9. Oktober bereits eine Infrastrukturkonzession für das ganze Projekt erteilt. «Eine Aufteilung des Vorhabens in drei unterschiedlich priorisierte Etappen steht dazu im Widerspruch», schreiben die beiden Regierungen.

Der Bund hat im Juni dargelegt, wie er die nächste Tranche von insgesamt 1,56 Milliarden Franken aus der Bundeskasse für die Agglomerationsprogramme der zweiten Generation

Priorität auch für Strassen
Auch der **Ausbau des Dietiker Knotens Mutschellenstrasse/Industriestrasse** und der **Ausbau der Überlandstrasse** sollen auf Wunsch des Zürcher Regierungsrats im Agglomerationsprogramm **höchste Priorität bekommen**. Diese Massnahmen müssten umgesetzt sein, bevor mit dem Bau der Limmattalbahn begonnen werde, heisst es in der Stellungnahme des Kantons. **Denn während der Bauphase muss die Verkehrskapazität in beiden Bereichen erhöht werden können.** (BHI)

verteilen will. Knapp 83 Millionen Franken will er für das Agglomerationsprogramm Limmattal sprechen, das von den Kantonen Zürich und Aargau gemeinsam eingereicht wurde. Die Limmattalbahn, deren Realisierung rund 670 Millionen kosten wird, soll davon vorerst bloss 57 Millionen erhalten – mehr Geld gäbe es erst in der nächsten Tranche.

Jedoch soll nur der Abschnitt von Altstetten bis Schlieren in die höchste Priorität A eingestuft werden und somit im Zeitraum von 2015 bis 2019 Bundesgelder erhalten. Den Abschnitt von Schlieren bis Dietikon betrachtet der Bund bloss als Priorität B, was bedeutet, dass er für einen Beitrag in der Folgeperiode vorgemerkt ist. Der Aargauer Abschnitt der Limmattalbahn



Der Bund will Gelder für die Limmattalbahn vorerst nur für die Strecke von Altstetten bis Schlieren (im Bild) sprechen.

VISUALISIERUNG

bis Killwangen ist im Bundesbeschluss nicht einmal erwähnt.

Treiber für Siedlungsentwicklung

Dass dies für sie nicht akzeptabel ist, stellten die zuständigen Regierungsräte Ernst Stocker (Zürich) und Stephan Attiger (Aargau) schon im Juni sofort klar. In einer gemeinsamen Stellungnahme präzisieren die beiden Kantone nun die Gründe für ihren Ärger. Für eine «nachhaltige, qualitativ hochstehende» Siedlungsentwicklung sei die Region auf die Limmattalbahn angewiesen, schreiben sie.

Umgekehrt löse die Bahn eine wirklich urbane Entwicklung einzelner hervorragend gelegener Standorte erst aus und wirke so als Treiber für die innere Siedlungsentwicklung. Eine Etap-

pierung sei «nicht sinnvoll» und widerspreche sowohl dem Planungsstand wie auch dem Handlungsbedarf.

«Um dem Vorhaben gerecht zu werden, ist es jetzt und als Ganzes zu beurteilen», heisst es weiter. Während die beiden Kantone fordern, die ganze Limmattalbahn müsse der A-Priorität zugewiesen werden, schlagen sie bei der Finanzierung einen Kompromiss vor. So könne man sich vorstellen, dass der Bundesbeitrag entsprechend den zwei Bauphasen der Limmattalbahn geleistet würde, um den finanziellen Engpass im Infrastrukturfonds zu überbrücken. Konkret: Die Finanzierung für die Strecke Altstetten bis Schlieren würde ab 2015 erfolgen, für die Strecke Schlieren bis Killwangen ab 2019.

Neuer Belag für den Radweg

Wohlenschwil Ein Radweg, parallel zur Kantonsstrasse, verbindet Wohlenschwil und Mägenwil. Er ist Teil der kantonalen Radroute. Der rund 800 Meter lange Abschnitt zwischen dem Ortsausgang und der Gemeindegrenze weist Schäden auf. Das wird rund 100 000 Franken kosten. Da es sich um einen kantonalen Radweg handelt, wird der Kanton die Hälfte bezahlen. Damit verbleiben Wohlenschwil Kosten von 50 000 Franken. Trotzdem muss die Gemeindeversammlung den Bruttobetrag bewilligen. Erstmals werden die Investitionskosten nach dem harmonisierten Rechnungsmodell (HRM 2) finanziert. Dieses verlangt, dass die Investition innert 40 Jahren abgeschrieben wird. Für die Gemeinde resultieren so jährliche Abschreibungs- und Zinskosten von 2200 Franken. (DM)

Gemeindeversammlung: 22. November, 20 Uhr, Halle blau.

INSERAT

MÄRKLI ODER MARKEN?
HM,... ERST MAL WEIBEL FRAGEN.

weibelmæbel Endingen
EINRICHTEN AUS LEIDENSCHAFT