

# Rhein-Main EXTRA TIPP

## PROSPEKT-BEILAGEN

In dieser Woche finden Sie in unseren Ausgabe die Prospekte von folgenden Firmen:  
(Die Prospekte sind nicht immer für alle Ausgaben gebucht.)

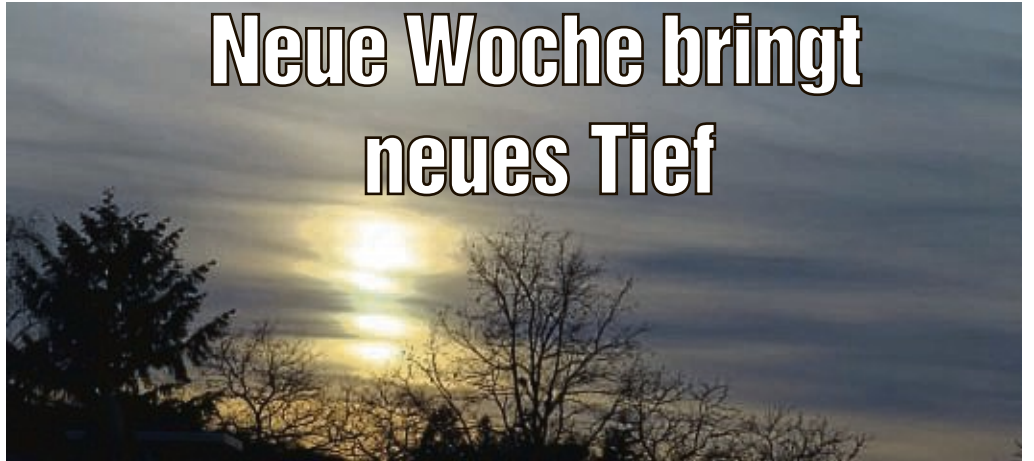


SIE HABEN INTERESSE, IHRE FLYER/  
PROSPEKTE ÜBER UNS ZU VERTEILEN?

RUFEN SIE UNS AN!  
069 85008-301  
FLYER@EXTRATIPP.COM

## Potz Blitz! Die Wetterkolumne von Martin Gudd

# Neue Woche bringt neues Tief



Wenn dünne Wolken das nächste Tief ankündigen, dann kann das manchmal ziemlich romantisch aussehen.

Foto: Gudd

Von Martin Gudd

Derzeit haben wir es erst mal noch mit der trocken-kalten Witterung zu tun, die schon ein paar Tage anhält. Sie bringt uns ein Gemisch aus Wolken und Nebel mit schönem Wetter und Sonnenschein.

**Region Rhein-Main** – Dabei ist es nachts frostig, tagsüber geht es leicht in die Plusregion hoch. Der Sonntag dürfte insgesamt etwas bewölkt sein als der Samstag – ein Zeichen dafür, dass sich in der Wetterküche was tut. Denn in der neuen Woche rückt uns wieder ein Tief auf die Pelle. Der Wind legt zu, es dürfte im weiteren Verlauf erneut kälter werden. Also mal wieder winterlich, durchaus mit Schnee!

Wer aufmerksam das Wetter verfolgt, wird feststellen, dass die Wetterwechsel oft nach bestimmten Mustern ablaufen. So wird beispielsweise eine längere Schönwetterphase oder trocken-kalte Phase wie jetzt fast immer von Tiefdruckgebieten aus Westen bis Norden beendet. Sie leiten die Wetteränderung ein. Wer sich diese Muster näher anschaut, wird schnell feststellen, dass es da bestimmte Zugbahnen gibt, die von den Tiefs immer wieder genommen werden.

Das hängt alles damit zusammen, dass Tiefdruckgebiete ziemlich bequem sind und daher meist auf dem Weg des geringsten Widerstandes ihre Lebensbahnen ziehen. Für Tiefs heißt das: Sie ziehen über möglichst glattem Untergrund entlang, denn da flutscht die Luft am schnellsten. Über dem Ozean mit der ziemlich glatten Wasseroberfläche tummeln sie sich am liebsten und können dort richtig Energie tanken. Land mit rauer Oberfläche mögen sie hingegen weniger, das stört empfindlich das Vorankommen. Am nervigsten sind Gebirge, die sich dem Tief – und damit den dort

voranströmenden Luftmassen – möglicherweise noch quer in den Weg stellen. So schafft es der 3.000 Meter hohe Eisschild von Grönland spielerisch, die größten Orkantiefs in zwei Teile zu spalten. Auch die Alpen sind für Tiefs von Norden oder Süden oft eine unüberwindliche Barriere. So kommt es, dass sich über dem Nordatlantik und über Europa im langjährigen Durchschnitt einige regelmäßige Zugbahnen ergeben, die von den Tiefs immer wieder aufs Neue benutzt werden, weil sie eben am bequemsten sind. Der erste, der diese Zugbahnen so richtig erforscht und benannt hat, war der deutsche Meteorologe Wilhelm Jakob van Bebber. Er veröffentlichte in den 80er und 90er Jahren des 19. Jahrhunderts mehrere Artikel über die großen Zugbahnen der „barometrischen Minima“, wie Tiefs damals genannt wurden. Er konnte mehrere Hauptbahnen herausarbeiten und davon ausgehend jeweils noch mehrere kleinere Zugstraßen. Die fünf Hauptzugbahnen bekamen von ihm als Bezeichnung die römischen Ziffern I bis V verpasst, die Nebenzugbahnen die Buchstaben a, b, c und d.

Womit wir wieder beim ominösen Vb-Tief (gesprochen: 5b-Tief) wären, das im letzten Juli bei der verheerenden Flutkatastrophe im Westen Deutschlands eine so unrühmliche Rolle spielte. Denn das vorangestellte „Vb“ stammt wirklich noch aus der damaligen van Bebberschen Klassifikation. Die Vb-Tiefdruckzugbahn hat als einzige eine gewisse Berühmtheit erlangt. Die anderen Zugstraßen-Bezeichnungen haben sich nicht durchgesetzt. Der guten Ordnung halber wollen wir sie noch mal hervorkramen (der besseren Lesbarkeit wegen

in arabischen Ziffern): Die Bahnen 1a bis 1d kurven hoch im Nordwesten nach Norden herum, so zwischen Schottland, Island, Spitzbergen und dem Nordkap. Das war zum Beispiel in den letzten Tagen oft der Fall, wo es bei uns trocken-kalt war. Die Zugbahn 2 zieht von West nach Ost übers mittlere Skandinavien hinweg. Das ist übrigens die Bahn, die uns jetzt zu Wochenbeginn den Wetterwechsel beschert. Die Zugbahnen 3a und 3b ziehen von der Nordsee über das südliche Skandinavien und die Ostsee hinweg ostwärts und sind uns noch näher, bringen an der Küste oft Sturm. Die Zugbahnen 4a und 4b ziehen von Südwesten über Großbritannien hinweg in die Nordsee. Da sind wir den Tiefs schon ziemlich nahe, entsprechend sind sie verbunden mit kräftigen Wetteränderungen. Die Bahnen 5a bis 5d schließlich laufen von der Biskaya oder von Spanien aus südlich von uns ins Mittelmeer, ziehen dort nach Griechenland (5d) oder zum Schwarzen Meer (5c). Die berühmte 5b-Tiefdruckbahn nimmt jedoch einen anderen Weg: Sie drückt vom Mittelmeer aus nordwärts. Da die Alpen zu hoch sind, muss sie drum herum, und zwar im Osten über Slowenien und dem Osten Österreichs. Von dort aus geht's nordwärts weiter. Verbunden sind solche Tiefs im Winter oft mit heftigem Schnee, im Sommer mit heftigem Regen. Die meisten großen Regentiefs in Mitteleuropa gehören der 5b-Fraktion an, das gilt für die Oderflut 1997, fürs Elbhochwasser 2002 und für die Donauflut 2013. Kommt dann noch das Tief auf die Idee, wieder westwärts zu wandern, entladen sich die Regengüsse weiter westlich, so geschehen in den verhängnisvollen Tagen Mitte Juli 2021.

**1** Martin Gudd ist promovierter Geograf und selbstständiger Medienmeteorologe mit langjähriger hochprofessioneller Erfahrung. Er liefert Wettervorhersagen und komplette Wetterversorgungen für zahlreiche Hörfunksender in Deutschland, allen voran für Hit Radio FFH. Zudem ist er auch als Experte für das Fernsehen tätig und arbeitet als Dozent und meteorologischer Berater. Im EXTRA TIPP erklärt er den Lesern wöchentlich anschaulich und für jeden verständlich ein Wetterphänomen.



Martin Gudd