Grabstätte des Rennfahrers Rolf Stommelen auf dem Melatenfriedhof

Familiengrab Stommelen

Schlagwörter: Familiengrab
Fachsicht(en): Kulturlandschaftspflege
Gemeinde(n): Köln
Kreis(e): Köln
Bundesland: Nordrhein-Westfalen





Autogrammkarte des Kölner Motorsportlers Rolf Stommelen (1943-1983), den Werbe-Aufnähern der Brauerei Warsteiner und des GELO-Rennteams zufolge aus dem Jahr 1977.
Fotograf/Urheber: unbekannt

Der Kölner Rennfahrer Rolf Stommelen (1943-1983) galt als einer der besten Motorsportler seiner Zeit. Vor allem seine Vielseitigkeit in den verschiedensten Fahrzeug- und Rennklassen zeichneten „den Rolf“ als Allround-Piloten und „Mann für alle Fälle“ aus.
Das Motto des von Zeitgenossen uneingeschränkt als stets gut gelaunt und überaus sympathisch beschriebenen Brillenträgers lautete *„lieber nur fünf Runden vorneweg fahren, als fünfzig Runden hinterher“*.

Familiengrab Stommelen auf Melaten
Rolf Stommelen: Werdegang und frühe Karriere bei Bergrennen
Sportwagenrennen über 24-Stunden oder 1000-Kilometer
Stommelen und der Nürburgring
Erfolglose Jahre in der Formel 1
Stommelens Geld und seine Sponsoren
Tödlicher Unfall in Kalifornien
Quellen, Internet, Literatur

Familiengrab Stommelen auf Melaten

Das Grab der Familie Stommelen befindet sich auf Flur 72 im Westen des Kölner Melatenfriedhofs (vgl. Friedhofsplan unter www.stadt-koeln.de). Der am 24. April 1983 bei einem Sportwagenrennen in Kalifornien tödlich verunglückte Rolf Stommelen wurde hier unter großer Anteilnahme vieler Freunde, Kollegen und Fans bestattet.
Die Grabstätte der Familie Stommelen ist schlicht und unauffällig gestaltet. Zentral überragt ein etwa zwei Meter hohes Kreuz mit Christusfigur die Grabsteine und die Grabeinfassung aus schwarzem Granit.
Unter dem Kreuz befindet sich ein mit der Inschrift *STOMMELEN MCCLXXVI* versehenes Wappenschild in den Stein eingraviert. Die bürgerliche Familie Stommelen stellt damit offenbar einen Bezug zu der einst im Ort Stommeln (962 als *Stumbele* erstmals erwähnt, heute ein Ortsteil der Stadt Pulheim) mit mehreren Sitzen ansässigen adligen Ritterfamilie von Stommel(n) her. Die römische Jahreszahl 1276 bezieht sich wohl auf deren frühestgenannten Vertreter, einen zwischen 1276 und 1314 erwähnten

Ludwig von Stumbele, genannt von Bellinghoven (Kisky u.a. 1966, S. 90-96 und 181-188). Auch die Gestaltung des Wappens mit sechs zum Kreuz gestellten Rosen nimmt ganz offensichtlich Bezug auf die adlige Familie von Stommeln (ebd., hier S. 184, Fahne 1845 und Fahne 1848).

Die Eltern des Rennfahrers Rolf Stommelen führten eine florierende ARAL-Tankstelle in Köln-Sülz. Der Junior sollte den Betrieb mit Autowerkstatt mit Autoverleih einmal übernehmen.

Rolf Stommelen: Werdegang und frühe Karriere

Rolf Johann Stommelen wurde am 11. Juli 1943 in Siegen geboren. Nach eher mittelmäßiger Schulzeit absolvierte Rolf Stommelen eine Lehre zum KFZ-Mechaniker bei dem Kölner VW- und Porsche-Händler Fleischhauer. Zur erfolgreich abgeschlossenen Ausbildung schenkte ihm sein Vater Wilhelm 1962 einen gebrauchten Porsche Super 90, mit dem der 19-jährige umgehend an den Nürburgring fuhr und mit überschaubaren 90 PS seine ersten Rennerfahrungen sammelte.
Als Belohnung für die bestandene Prüfung zu einer weiteren Ausbildung zum technischen Kaufmann bei Ford-Maletz an der Rhöndorfer Straße in Sülz schenkte ihm sein Vater einen Porsche 904 Carrera GTS. Mit dem gut 250 km/h schnellen Straßensportwagen startete Rolf Stommelen erstmals am 26. Juni 1964 bei dem Wolfsfeld-Bergrennen in der Nähe von Bitburg und wurde prompt Dritter. In der Folge nahm Stommelen mit seinem für die Straße zugelassenen Porsche 904 mit dem Kennzeichen K-SR 904 an zahlreichen weiteren Rennen teil (youtu.be, Flugplatzrennen Teil 2, ab 57'38 min.), darunter auch beim Klingenring-Bergrennen bei Solingen (Kräling u. Messer 2013, S. 49 und Behrndt, Kahnt u. Kräling 2013, S. 12-13).
„Bereits beim sechsten Start im 904 gab es den ersten Sieg. Huschke von Hanstein, der damalige Porsche-Rennleiter, wurde aufmerksam auf den jungen Kölner und holte ihn 1966 ins Porsche-Werksteam.“ (www.motorsport-total.com)
Bei einem Unfall beim Roßfeld-Bergrennen in den Berchtesgadener Alpen zog sich Rolf Stommelen am 9. Juni 1968 schwere Verletzungen an der linken Hand zu, als sein Arm aus dem Cockpit heraus über den Asphalt scheuerte und dabei drei Finger fast abgetrennt wurden. Er verlor ein Stück eines Fingers und ein Teil seiner Gelenke musste durch künstliche ersetzt werden (Behrndt u. Födisch 2012, S. 142, Behrndt, Kahnt u. Kräling 2013, S. 49, Behrndt 2015, S. 67 und youtube.com).

Sportwagenrennen über 24-Stunden oder 1000-Kilometer

Die Verbindung zum Stuttgarter Sportwagenbauer Porsche währte bis 1983 – mit einer Unterbrechung von 1970-1975, als Stommelen für Alfa Romeo startete und einem kurzem Gastspiel für die Köln-Marsdorf ansässige Rennsportabteilung von Toyota Deutschland 1978.
Stommelen ging zwischen 1965 und 1983 zumeist auf Porsche-Fahrzeugen bei insgesamt 270 Autorennen an den Start, errang 34 Gesamtsiege (davon elf in Läufen zur Weltmeisterschaft) und beendete 94 Rennen auf einem Podiumsplatz unter den ersten drei (vgl. u.a. www.driverdb.com mit nach anderer Zählung 26 Siegen; bei Langstreckenrennen fährt man im Wechsel mit mindestens einem Teamkollegen).

Hervorzuheben sind Stommelens Erfolge bei der seit 1906 ausgetragenen Targa Florio in Sizilien im Jahr 1967 auf Porsche 910/8, vier Siege bei dem 24-Stunden-Rennen von Daytona in Florida (1968, 1978, 1980 und 1982) und der zweimalige Gewinn des 1000-Kilometer-Rennens auf dem Nürburgring, dem damals bedeutendsten deutschen Langstrecken-Rennen: 1977 in seinem zehnten Anlauf für das Kölner *GELO-Racing-Team* auf Porsche 935 sowie 1980 auf einem eigentlich als veraltet geltenden Porsche 908/03.
Ebenfalls für *GELO* gewann „der Rolf“ 1977 die Deutsche Rennsport-Meisterschaft, ging aber ebenso für das im „Kölner Porsche Krieg“ konkurrierende *Team Kremer Racing* an den Start.

An dem seit 1923 ausgetragenen 24-Stunden-Rennen im französischen Le Mans nahm Rolf Stommelen zwischen 1965 und 1982 insgesamt 13 Mal teil. Trotz mehrerer Klassensiege konnte er den wohl traditionsreichsten und prestigeträchtigsten Langstrecken-Klassiker im Motorsport nie gewinnen. Seine besten Gesamtresultate an der Sarthe waren neben drei Klassensiegen die Plätze drei 1968 und zwei 1979 (zusammen mit dem Team-Inhaber Richard „Dick“ Barbour und dem populären US-Schauspieler und Hobby-Rennfahrer Paul Newman, vgl. Behrndt 2015, S. 66 u. 106).

Stommelen und der Nürburgring

Seine Faszination für den wegen der Nähe zu seiner Heimat Köln als „Stommelen-Heimstrecke“ geltenden Nürburgring bringt ein Zitat von 1976 zum Ausdruck:
„Der Ring ist die schönste, aber auch die schwerste Rennstrecke der Welt. Am Karussell oder im Kesselchen, auf der Hohen Acht oder im sogenannten Schwalbenschwanz geraten auch die besten Fahrer der Welt in Schwierigkeiten. Auf Wehrseifen muß die Geschwindigkeit in der Regel auf weniger als 100 km/h gedrosselt werden, weil die Kurve nach außen hin abfällt. Am

Schwedenkreuz kann man bis zu Tempo 270 aufdrehen. Am Flugplatz oder auf der Döttinger Höhe, wo mehr als 300 km/h erreicht werden, heben die Rennwagen manchmal meterhoch und bis zu 20 Meter weit ab. Keine andere Rennpiste katapultiert Rennwagen so vehement, daß die Metallteile bei der Landung Funken schlagen und grell klingen, als würden hundert Glocken gegeneinanderschlagen." (Der Spiegel 39/1976)

Auf dem „Ring" lieferte Stommelen seinen vielleicht besten – wenn auch sieglosen – Wettkampf bei der Weltpremiere des Porsche 936 beim 300-Kilometer-Rennen am 4. April 1976, für das der frühere Werksfahrer wieder zu Porsche zurückgekehrt war. Rolf Stommelen führte das Rennen bis zur sechsten Runde an, bevor er wegen eines klemmenden Gaszugs zur Box fahren musste. Dieser war jedoch nicht zu reparieren und blieb auf einer „3/4-Offen-Stellung" stehen, was normalerweise das sichere Rennende bedeutet hätte. Stommelen fuhr noch auf den fünften Platz der Gesamtwertung:
„Angesichts des kurzen Rennens lohnte ein Wechsel des Gaszuges nicht. Also wurde Rolf wieder auf die Strecke geschickt. Er fuhr den Wagen mit dem Hauptstromschalter. Vor den Kurven Strom (und damit auch der Motor) aus, danach Strom wieder ein und Vollgas. Kaum einer mag wirklich beurteilen können, welche gigantische fahrerische Leistung Rolf ablieferte." (www.i-t-d.net)

Erfolglose Jahre in der Formel 1

Rolf Stommelen trat immer wieder auch in der Formel 2 an, die in diesen Jahren teils in gemeinsamen Rennen mit der „Königsklasse" der Formel 1 ausgetragen wurde. Beim Großen Preis von Deutschland 1969 auf dem „Ring", bei dem Rolf Stommelen in der Wertung der Formel 2 an den Start ging, hatte sein Wagen kurz vor dem Zieleinlauf Feuer gefangen. Stommelen konnte den Wagen jedoch über die Ziellinie retten und wurde noch als vierter seiner Klasse und Gesamt-Achter gewertet (Behrndt, Kahnt u. Kräling 2013, S. 83 u. 296).

In der Formel 1 war er 1970 nach dem tödlich verunglückten Wolfgang Graf Berghe von Trips (1928-1961) der erste deutsche Fahrer, der einen Werksvertrag erhielt und entsprechend hoch waren die in ihn gesetzten Erwartungen. Stommelen war in der Formel 1 seit 1969 mit Ausnahme der Saison 1977 am Start, blieb aber mit nur 14 Weltmeisterschafts-Punkten bis 1978 ohne größere Erfolge.
Aus den zehn Punkten für seinen dritten Platz beim Großen Preis auf dem Österreichring 1970 resultierte sein elfter Platz in der WM 1970.
In einer für alle Beteiligten unbefriedigend verlaufenen Saison 1971 im Team des auch selbst fahrenden Formel-1-Weltmeisters von 1964 John Surtees (1934-2017), wurde Stommelen vom Magazin *auto motor und sport* und dem Mayener Unternehmen *Eifelland Wohnwagenbau* unterstützt, das auch ein gleichnamiges Rennteam in den unteren Klassen der Formel 3 und 2 unterhielt.

Als der *Eifelland*-Besitzer und langjährige Rennsport-Mäzen Günther Hennerici (1924-2000) schließlich zur Saison 1972 mit seinem eigenen Team den Schritt in die Königklasse wagte, ging sein regelmäßiger Formel-2-Pilot Rolf Stommelen für den neuen und nun internationaler benannten Formel-1-Rennstall *Eifelland Caravans* an den Start. Der Designer und selbsternannte „Aerodynamik-Papst" Luigi Colani (1928-2019) hatte dazu den seinerzeit futuristisch anmutenden Rennwagen Eifelland-March E21 entworfen, der als eines der skurrilsten Formel-1-Fahrzeuge überhaupt gilt (vgl. Abbildung). Für das fast schon absurd-erfolglose Team erreichte Stommelen bei acht Starts immerhin sechs Zielankünfte, die aber keine WM-Punkte einbrachten (Behrndt u.a. 2008, S. 125, nennen „zwei 10. Plätze", und Kräling u. Messer 2013, S. 49-51).
Nebenbei stellte Stommelen einen für den Wohnwagenbauer offenbar werbeträchtigen Geschwindigkeits-Weltrekord „für Fahrzeuge mit Anhänger" auf, indem er mit einem Formel-2-Wagen des Typs Brabham BT im Renntempo einen *Eifelland*-Caravan zog (Behrndt, Kahnt u. Kräling 2013, S. 80).
Nachdem Hennerici seine in Not geratene Wohnwagen-Firma im Sommer 1972 verkaufen musste, während gleichzeitig noch Gehaltszahlungen für Stommelen ausstanden, wurde der Rennstall kurzerhand an den Kölner übertragen. Rolf Stommelen ging in den beiden Grand-Prix-Rennen von Deutschland und Österreich als fahrender Teamchef an den Start, bevor er den *Eifelland*-Rennstall an das britische Team *Brabham* unter Bernard Charles „Bernie" Ecclestone (*1930) verkaufte (Behrndt, Kahnt u. Kräling 2013, S. 167-168).

Beim Großen Preis von Spanien am 27. April 1975 war der mittlerweile für das britische *Embassy Hill*-Team startende Rolf Stommelen in einen katastrophalen Unfall verwickelt. Bereits im Vorfeld des Rennens wurde die Rennstrecke des *Circuit de Montjuïc* in einer Parklandschaft auf einem Berg über dem Hafen von Barcelona als höchst unsicher kritisiert. Das Rennen konnte erst nach Streikdrohungen der Fahrer, daraus resultierenden Repressalien des regierenden Franco-Regimes und notdürftigen Verbesserungen der Sicherheitsvorkehrungen gestartet werden.
Nachdem Stommelen sich durch Ausfälle anderer Fahrer von Startplatz neun an die Spitze des Feldes setzen konnte, führte er das Rennen einige Runden lang an. In der 25. von ursprünglich 79 geplanten Runden brach dann bei etwa 270 km/h der Heckflügel

seines nagelneuen Hill GH1-Rennwagens – dieser verlor die Bodenhaftung, schlug mehrfach in die Leitplanken ein und flog schließlich über eine Leitschiene von der Piste in eine Tribüne. Zwei Zuschauer sowie ein Pressefotograf, ein Feuerwehrmann und ein Streckenposten starben (nach database.motorsportmagazine.com hingegen *„two journalists, a marshal and a spectator“*), ferner wurden zahlreiche weitere Menschen schwer verletzt wie auch Stommelen selbst, der mehrere Beinbrüche erlitt (Behrndt u. Födisch 2012, S. 143, Kräling u. Messer 2013, S. 49 und youtube.com).

Stommelens Geld und seine Sponsoren

Wohl auch durch seine kaufmännische Ausbildung bedingt, schaffte es Stommelen während seiner Karriere stets, die Unterstützung von persönlichen Sponsoren zu gewinnen. So wurde sein Einstieg in die Formel 1 1970 durch den Kölner Ford-Konzern gefördert, der seinem Team kostenlos zwei Motoren zur Verfügung stellte und das Magazin *auto motor und sport* wurde zum Namenssponsor des Stommelen-Rennwagens (Kräling u. Messer 2013, S. 47-49).
Während andere Fahrer sich als *Paydriver* in die Formel 1 einkaufen mussten, hatte Stommelen dies – nicht zuletzt auch durch seine regelmäßigen Erfolge – nicht nötig: *„Ich gebe aber doch kein Geld aus, um meinen Beruf ausüben zu dürfen.“* Und als er während der Ölkrise von 1973/74 auf die unsichere Zukunft des Rennsports allgemein angesprochen wurde, antwortete Stommelen selbstbewusst: *„Ich habe keine Probleme, mein Geld auch außerhalb des Renngeschäfts zu verdienen. Mit meinen beiden abgeschlossenen Berufen ... würde ich sofort überall Arbeit finden. Zusätzliche Sicherheiten habe ich durch meine Geldanlagen in Häusern und Wohnungen. Verhungern müsste ich also sicher nicht.“* (Behrndt, Kahnt u. Kräling 2013, S. 132 u. 276)

Im Oktober 1978 wurde „der Rolf“ jedoch für seine – so die Staatsanwaltschaft – *„fehlende Buchhaltermentalität“* zu sieben Monaten Haft auf Bewährung und eine Geldstrafe von insgesamt 400.000 DM verurteilt, die an eine gemeinnützige Organisation zu zahlen waren.
Wie das Kölner Schöffengericht feststellte, war Stommelen dem Finanzamt für die Jahre 1970/71 über 100.000 DM Einkommensteuer schuldig geblieben. Seine Entschuldigung lautete, dass er sich seinerzeit *„vor allem um mein Fortkommen als Rennfahrer kümmern mußte“* (Der Spiegel 41/1978).

Als Stommelen für das Kölner *GELO*-Team startete, tauchte die Großbrauerei Warsteiner großflächig auf den Fronthauben der Loos-Porsche auf. Der gleiche Sponsor machte durch finanzielle Unterstützung auch Stommelens Comeback 1978 in der Formel 1 beim neu gegründeten britischen *Arrows*-Rennstall möglich, deren Wagen nach dessen Verpflichtung in schwarz-goldener Warsteiner-Lackierung fuhren.

Tödlicher Unfall in Kalifornien

Am 24. April 1983 – fast auf den Tag genau acht Jahre nach seinem Horror-Unfall in der Formel 1 – sprang Rolf Stommelen als Ersatz für den verhinderten Pilotenkollegen Jochen Mass (1946-2025) beim 6-Stunden-Rennen auf dem auf dem 5,25 Kilometer langen Kurs *Riverside International Raceway* im US-Bundesstaat Kalifornien ein. Für das Team *John Fitzpatrick Racing* startete „der Rolf“ auf einem Porsche 935 in der „Moby Dick“ genannten Langstreckenversion nach den Regularien der *International Motor Sports Association* (IMSA).
Nachdem Stommelens Wagen zwei Runden zuvor bei einer leichten Kollision die Leitplanke touchiert hatte, brach in der 95. Rennrunde – so wie schon 1975 in Barcelona – der Heckflügel an seinem zu diesem Zeitpunkt knapp 300 km/h schnellen Boliden (Behrndt, Kahnt u. Kräling 2013, S. 266, Fitzpatrick 2016, S. 144-145). *„Der Wagen geriet außer Kontrolle und kreiselte über die Piste, flog über die Leitplanken und krachte in eine dahinter stehende Betonwand.“* (www.motorsport-total.com)
Der mit einem Genickbruch aus dem brennenden Wrack geborgene Rolf Stommelen hatte keine Chance – eine Stunde nach dem Unfall wurde in der Klinik sein Tod festgestellt.
Seine Frau Marlene, die sonst bei allen Rennen dabei war, war diesesmal ausnahmsweise im gemeinsamen Wohnsitz in Köln-Hahnwald (Im Meisengrund) zurückgeblieben. Rolf Stommelen hatte ihr erst kurz zuvor versprochen, zum Jahresende mit dem Rennsport aufzuhören (www.youtube.com).

(Franz-Josef Knöchel, Digitales Kulturerbe LVR, 2020/2025)

Quellen

- *„Ende der Hölle“*, in: Der Spiegel 39/1976 vom 9. August 1976, S. 75-76.
- *„Urteil, Rolf Stommelen“*, in: Der Spiegel 41/1978 vom 9. Oktober 1978, S. 284.

Internet

de.wikipedia.org: Rolf Stommelen (abgerufen 04.06.2020)
de.wikipedia.org: 300-km-Rennen auf dem Nürburgring 1976 (abgerufen 03.06.2020)
de.wikipedia.org: Team Eifelland Caravans (abgerufen 03.06.2020)
www.driverdb.com: Driver Database, Rolf Stommelen (abgerufen 02.06.2020)
database.motorsportmagazine.com: Rolf Stommelen (abgerufen 14.07.2020)
www.i-t-d.net: Rolf Stommelen (abgerufen 03.06.2020)
www.i-t-d.net: Rolf Stommelen, 300-km Rennen 76 (abgerufen 03.06.2020)
www.motorsport-total.com: Zum 20. Todestag von Rolf Stommelen (23.04.2003, abgerufen 03.06.2020)
greven-archiv-digital.de: Zeitgenössische Aufnahmen von Rolf Stommelen (abgerufen 03.06.2025)
youtube.com: „Vom Tod eingeholt - Der Rennfahrer Rolf Stommelen“ (Dokumentation von Boris Poscharsky und Henning Rütten, Norddeutscher Rundfunk 2018, abgerufen 03.06.2020)
youtu.be: Rainer Braun über die lange Tradition der Flugplatzrennen, Teil 2 (Podcast *„Alte Schule - die goldene Ära des Automobils“* vom 20.11.2020, abgerufen 21.11.2020)
www.knerger.de: Grab von Rolf Stommelen (abgerufen 04.06.2020)
www.stadt-koeln.de: Friedhof Melaten (abgerufen 04.06.2020)
www.stadt-koeln.de: Friedhofsplan (PDF-Datei, 313 kB, abgerufen 04.06.2020)

Literatur

Behrndt, Matthias; Behrndt, Michael; Födisch, Jörg-Thomas (2008): Deutsche Rennfahrer. Porträts, Bilder und Erfolge aus 100 Jahren. S. 125-126, Königswinter.

Behrndt, Michael (2015): Porsche-Rennsportchronik: Motorsport seit 1951. Königswinter.

Behrndt, Michael; Födisch, Jörg-Thomas (2012): Rennfahrertod - 50 tragische Helden im Porträt. S. 142-145, Königswinter.

Behrndt, Michael; Kahnt, Erich; Kräling, Ferdi (2013): Der Rolf: Rolf Stommelen - Rennfahrer für alle Fälle. Bonn.

Braun, Rainer; Kräling, Ferdi (2000): Momentaufnahmen - Eine Zeitreise durch 75 Jahre Ford Motorsport in Deutschland. Königswinter.

Büsing, Gustav; Mahla, Uwe (2020): Einfach eine geile Zeit. Deutsche Rennsport-Meisterschaft 1972-1985. S. 118-119, Duisburg (3. erweiterte Auflage).

Fahne, Anton (1848): Geschichte der Kölnischen, Jülichschen und Bergischen Geschlechter. Erster Theil, Stammfolge und Wappenbuch (A.-Z.). S. 413-420, Köln u. Bonn. Online verfügbar: books.google.de , abgerufen am 19.05.2020

Fahne, Anton (1845): Geschichte der adligen Familie von Stommel, in ihren verschiedenen Linien am Rhein, in Hessen und in der Wetterau. Nach authentischen Urkunden zusammengetragen. Als Manuscript gedruckt. Düsseldorf. Online verfügbar: wiki-de.genealogy.net , abgerufen am 09.06.2020

Fitzpatrick, John (2016): Fitz - My Life at the Wheel. S. 144-145, Butler (MD).

Kisky, Hans; Köllen, Johann; Steimel, Robert (1966): Siegel und Wappen, Burgen und Schlösser im Landkreis Köln. Festschrift zum 150jährigen Bestehen am 16. April 1966. Köln-Zollstock.

Kräling, Ferdi; Messer, Gregor (2013): Sieg oder Selters. Die deutschen Fahrer in der Formel 1 - von Bellof bis Vettel. S. 46-51, Bielefeld.

Priebe, Ilona (2009): Friedhof Melaten. Vom Leprosenhaus zur Millionenallee. (Entdecker-Touren.) Köln.

Grabstätte des Rennfahrers Rolf Stommelen auf dem Melatenfriedhof

Schlagwörter: Familiengrab
Straße / Hausnummer: Aachener Straße
Ort: 50931 Köln - Lindenthal
Fachsicht(en): Kulturlandschaftspflege
Gesetzlich geschütztes Kulturdenkmal: Kein
Erfassungsmaßstab: i.d.R. 1:5.000 (größer als 1:20.000)
Erfassungsmethoden: Geländebegehung/-kartierung, Literaturauswertung
Historischer Zeitraum: Beginn 1983
Koordinate WGS84: 50° 56 23,53 N: 6° 54 46,44 O / 50,93987°N: 6,9129°O
Koordinate UTM: 32.353.366,48 m: 5.645.212,23 m
Koordinate Gauss/Krüger: 2.564.209,22 m: 5.645.354,19 m

Empfohlene Zitierweise

Urheberrechtlicher Hinweis: Der hier präsentierte Inhalt steht unter der freien Lizenz CC BY 4.0 (Namensnennung). Die angezeigten Medien unterliegen möglicherweise zusätzlichen urheberrechtlichen Bedingungen, die an diesen ausgewiesen sind.

Empfohlene Zitierweise: „Grabstätte des Rennfahrers Rolf Stommelen auf dem Melatenfriedhof“. In: KuLaDig, Kultur.Landschaft.Digital. URL: https://www.kuladig.de/Objektansicht/KLD-313803 (Abgerufen: 17. November 2026)

Copyright © **LVR**