

revue

80 Joer De Magazin fir Lëtzebuerg

Jugendschutz und -strafrecht

Reform in der Kritik

B-Pong in Luxemburg

Partyspiel wird Präzisionssport

Ortsbesuch in Junglinster

Zu Gast im Bierger Schlass

Streit um EU-Verordnung

Kein Schutz für Luxemburgs Wälder?

Cargobikes von UpCycle

Schrott sei Dank

28/25 09.07.2025

28

5 453000 111019

LUX 4,50€



6 Politik
**Bruch mit den
Richtlinien**

10 Aktuelles
Kurz gefasst

12 Gesellschaft
**Jugendschutz
in der Kritik**

16 Inklusion
Theater hören

20 Wissen
Kurz gefasst

22 Ortsbesuch in Junglinster
**Zu Gast im
„Bierger Schlass“**

30 Business
Kurz gefasst

32 Kunst
**Jubiläumsausgabe
der FuelBox**

38 revue erklärt
Was sind Deepfakes?

40 Kreislaufwirtschaft
**Cargobikes aus
Luxembourg**

44 Essen & Trinken
Kurz gefasst



46 Sport
**BPong im Kampf
gegen Vorurteile**

50 Luxemburgensia
Made in Luxembourg

52 Kultur
Kurz gefasst

54 Reise
**Knokke: Abseits
der abgetretenen Pfade**

60 Lifestyle
Angesagt

62 Snapshots
**Foire Agricole &
Summerconcert**

64 Unterhaltung
Horoskop

65 Cartoons
Am Fiedergrond

66 Tierfreunde
Adopt, don't shop

Stahl statt Status

Unter dem Namen UpCycle fertigt Stéphane Pekala Colles Cargobikes aus recyceltem Stahl. Hinter dem Projekt stecken allerdings tiefgründigere Gedanken als „nur“ die Herstellung von umweltfreundlichen Lastenrädern „made in Luxembourg“. Ein Gespräch.

Text **Hubert Morang** Fotos **Tania Feller**

Eigentlich ist das Projekt UpCycle nur durch Eigennützigkeit zustande gekommen“, sagt Stéphane Pekala Colles, als er uns vergangene Woche auf der Terrasse eines Escher Bücherladens gegenüber sitzt. Während der Pandemie hat er in Berlin gelebt, und als der erste Lockdown das Alltagsleben ausbremst, kommt es über Bande zum Bau eines ersten eigenen Lastenfahrads. „Ich war beim Hilfsprojekt Tafel engagiert, und aufgrund des Lockdowns konnten die Menschen nicht mehr zu uns kommen, sondern mussten beliefert werden. Der Versuch, dies mit einem klassischen Transporter zu bewerkstelligen, galt nach ein paar Tagen als gescheitert. Mit ein paar Freunden haben wir dann das Essen mit Cargobikes zu den Menschen gebracht. 33 Tonnen Lebensmittel in neun Wochen haben wir auf diese Art und Weise ausgeliefert.“

Möglichst CO₂-neutral

Für Stéphane oder „Fuks“, wie sein Künstlername ist, eine Offenbarung, wie er sagt: „Du kannst 150 Kilo transportieren, brauchst keinen Führerschein, keine Versicherung, stehst nicht im Stau, verbrennst keinen Kraftstoff, und die Parkplatzsuche entfällt. In einem urbanen Umfeld sind 15 bis 20 Kilometer, vor allem mit einem E-Bike, absolut kein Thema. Es war klar:

Ich wollte unbedingt mein eigenes Cargobike.“ Die Kosten für ein solches Fahrrad, welche gut und gerne bei 6.000 Euro liegen, sowie die Tatsache, dass viele aus Asien importiert werden und meistens aus umweltbelastendem Aluminium hergestellt werden, waren dann der letzte Stein des Anstoßes für den umweltbewussten Studenten, selbst aktiv zu werden: „Ein Kumpel und ich wollten uns ein Bike bauen unter der Prämisse, dass wir den CO₂-Abdruck so niedrig wie möglich halten, und deshalb haben wir zum Baustahl recycelt. 2020 ist so das erste Cargobike entstanden, und eigentlich hätte es damit auch schon wieder vorbei sein können. Aber wir erhielten sofort eine Anfrage, ob wir ein Rad für jemanden bauen könnten. Vor fünf Jahren hätte ich mir das gar nicht ausmalen können, dass es so weit kommt.“

Der junge Mann, der lange Zeit im Klimaaktivismus engagiert war und Journalismus und Fotografie studiert hat, will mit UpCycle seinen konstruktiven Teil zum Umweltschutz beitragen: „Nach meinem Einsatz im Klimaaktivismus hatte ich auf einmal das Bedürfnis, nicht mehr ständig gegen etwas zu sein, sondern viel mehr den Drang, etwas Positives beizutragen.“ Das ist eben jetzt, aus altem Stahl Lastenfahräder zu bauen, die es ermöglichen, das Auto →

**Stéphane Pekala Colles
und Adrien Lenert beim
Schrauben im VeWa.**







Einer der Gründe für den Einsatz von Stahl, ist die Langlebigkeit.

Crowdfunding

Am 14. August startet UpCycle eine Kickstarter-Kampagne mit einem Launchevent bei Lët'z Refashion.

Wie bei allen klassischen Crowdfunding-Kampagnen erhält der Teilnehmer eine Gegenpartie.

Diese reichen je nach Höhe des finanziellen Investments von einem Bauplan, um sein eignes Lastenrad zu fertigen, bis zu einer limitierten Auflage von zehn UpCycle-Cargorahmen. „Ich will damit auch testen, ob es neben der bisherigen Mund-zu-Mund-Propaganda möglich ist, Kundinnen und Kunden zu finden, die nicht in unserer angestammten Blase sind“, sagt Stéphane Pekala Colles.

Alle Infos unter: <https://up-cycle.earth>

→ stehen zu lassen und welche möglichst CO₂-neutral sind. Die Wahl, bereits gebrauchten Stahl einzusetzen, habe mehrere Vorteile, wie Pekala Colles sagt. Es ist umweltfreundlicher als Aluminium oder Carbon und vor allem quasi unzerstörbar. „Ein Alurahmen hat eine Lebenserwartung von maximal 25 Jahren, wenn man schonend damit umgeht. Ein Stahlrahmen hat den Riesenvorteil, dass er, wenn man ihn für die angedachten Einsatzzwecke leicht überdimensioniert baut und man ein Minimum an Sorgfalt trägt, auch noch in hundert Jahren gefahren werden kann. Die Frage ist, ob die anderen Komponenten so langlebig sind.“

Gedanken anstoßen

Das handwerkliche Können, um Stahl zu verarbeiten und zusammenzuschweißen, hat sich Stéphane Pekala Colles zunächst bei einem dreitägigen Schnupperkurs angeeignet: „Danach ist das Schweißen so etwas wie Musizieren. Du musst halt üben, üben, üben. Aktuell arbeite ich auch noch mit zwei Rahmenbauern, einem in Lüttich und einem in Berlin, zusammen, die mich unterstützen und einen Blick auf das werfen, was ich tue. Vor allem, um sicherzustellen, dass es fachmännisch gemacht wurde. Am Ende ist es auch nicht unendlich kompliziert, wenn man die Sache mit der richtigen Vorbereitung und einer gewissen Logik angeht. Während des Schweißens gibt es zudem etliche Faktoren,

Bei UpCycle genießt der Umwelt- und Nachhaltigkeitsgedanke oberste Priorität.



die einem zeigen, ob man gerade eine gute Schweißnaht macht oder eine schlechte. Aber ich bin ständig dabei, mich weiterzubilden.“ Aktuell werden die Prototypen im Düdelinger Atelier VeWa zusammengesetzt.

Das Wiederverwerten von alten Fahrradrahmen und das Einsetzen von altem Stahl, den UpCycle zu Beginn auf Schrottplätzen einsammelte und mittlerweile als Reste von Metallbauern und Schlossereien bekommt, führt dazu, dass die Cargobikes „made in Luxembourg“ schon beim Einkauf als CO₂-neutral gelten. „Ein Importrad muss laut Studien zwei bis drei Jahre gefahren werden, um den Impact von der Produktion auszugleichen. Ich glaube, irgendwann werden wir als Gesellschaft an den Punkt kommen, wo man ein Produkt nicht nur über den Preis definiert, sondern auch über das, was es repräsentiert. Wer hat daran gearbeitet, wie einfach ist es, ein Produkt zu reparieren, und was passiert am Ende mit dem Produkt, wenn es entsorgt werden muss? UpCycle ist in dieser Hinsicht totschier noch nicht perfekt, aber wir regen die Gedanken zumindest an und achten zum Beispiel bei den Komponenten, die wir verbauen, darauf, dass es solche sind, die man überall reparieren und man damit quasi überall Ersatzteile finden kann. Wir bauen nicht die leichtesten Cargobikes. Auch nicht die schnellsten oder ausgefeiltesten, sondern wir bauen die nachhaltigsten. Ganz nach dem

Motto: Stahl von gestern, für die Mobilität von morgen.“

Wie viele Fahrräder er bereits verkauft hat, ist eigentlich auch irrelevant, denn UpCycle ist mittlerweile eine „Société à impact social“ (SIS), und deren Idee findet bei verschiedenen Ministerien und Instanzen Anklang: „Momentan sind wir so eine Art Designstudio, könnte man sagen, das Fahrradrahmen in Zusammenarbeit mit zwei Rahmenbauern anfertigt. Wir haben noch nicht die entsprechenden Zertifizierungen oder ein CE-Zeichen. Aber genau das streben wir an, mit dem Ziel, dass es 2026 wieder einen zertifizierten Fahrradbauer hierzulande gibt.“

Eine Lebenseinstellung

Das ganze Projekt hat in den letzten fünf Jahren eine Art Schneeballeffekt entwickelt, bei dem immer mehr Interessen geweckt wurden und Ausmaße angenommen hat, die er sich nie habe vorstellen können, erklärt Stéphane Pekala Colles. „Ich will auch nicht in Zukunft acht Stunden am Tag im Atelier stehen und ständig Fahrradrahmen zusammenschweißen. Fahrradbau ist nur eins der Dinge, die ich in die Welt bringen will. Ich will mit allem, was ich tue, zu einem Umdenken beitragen. Es geht auch nicht ums Geldmachen, sondern um den Grundgedanken, etwas zu verändern.“ Und Stéphane will auch vermeiden, dass er in das klassische Hamsterrad des „Business as usual“ gerät, auch wenn er irgendwann mit einem Gehalt davon leben will. Aktuell läuft die Firma ausschließlich auf ihn, aber er kann auf ein breites Netzwerk an Helfern zurückgreifen, die helfen, die Idee weiterzuerweitern und die Fahrräder zu bauen.

Die Frage, wie sich UpCycle entwickeln wird, kann Stéphane nicht so genau beantworten. „Vielleicht bauen wir in zehn Jahren keine Cargobikes mehr, sondern sind im Bereich von geupcyclten Tiny Houses aktiv. Ich bin da völlig offen, denn im Grunde genommen sehe ich UpCycle als eine Art Mindset oder eine Lebenseinstellung an, die über den Bau von Fahrrädern hinausgeht. Es ist für mich eine Art postkapitalistisches Statement, das Vieles, wie wir leben oder wie die Dinge reguliert sind, in Frage stellt.“ ■



Cargobikes sind im urbanen Umfeld mehr als nur eine Alternative zum Auto.

„Ganz nach dem Motto: Stahl von gestern, für die Mobilität von morgen.“

Stéphane Pekala Colles



Für Stéphane Pekala Colles ist das Projekt UpCycle ein Mindset.