

Mitfahrzentrale Blablacar investiert 100 Millionen Euro

Von Hans Robert Richarz

Irgendwie erinnert die Erfolgsstory von Blablacar an die von Jeff Bezos aus Seattle im US-amerikanischen Bundesstaat Washington. Der rief 1995 den Internet-Buchhandel Amazon aus dem einfachen Grund ins Leben, weil es so etwas damals noch nicht gab. Auch die Geschäftsidee des Franzosen Frédéric Mazzella wurde aus der Not heraus geboren. Vor ein paar Jahren wollte er kurz vor Weihnachten von Paris aus seine Familie tief in der französischen Provinz besuchen. Ein Auto besaß er nicht, die Züge waren ihm zu voll und dazu, sich als Anhalter an die Straße zu stellen, hatte er keine Lust. Dabei waren die Autobahnen voller Fahrzeuge, von denen viele nur mit einem Fahrer besetzt in die gleiche Richtung rollten, in die auch Mazzella wollte. Es müsste doch im Zeitalter des Internets ein Leichtes sein, gegen Kostenbeteiligung am Sprit eine Mitfahrgelegenheit zu ergattern, die womöglich auch noch unterhaltsam und lustig sein könnte, dachte er sich. Doch weit gefehlt - vor den Augen des jungen Franzosen gähnte eine Marktlücke.

Zusammen mit dem Ingenieur Francis Nappéz und seinem ehemaligen Studienkollegen Nicolas Brusson gründete Mazzella 2006 nach Physikstudium und dreijähriger Berufstätigkeit als Computerspezialist das Unternehmen Covoiturage (französisch für "Fahrgemeinschaft") und taufte es später in Blablacar um. Grund: Die Vermittlung von Mitfahrgelegenheiten war im Grunde genommen ein alter Hut. Das wesentlich Neue an Mazzellas Idee aber war, dass sich Fahrer und Mitfahrer nach Neigungen zusammentun konnten, zum Beispiel nach der Bereitschaft, sich zu unterhalten (blabla) oder welche Musik man bevorzugte.

So verfügt heute jedes Blablacar-Mitglied über ein verifiziertes Profil, das anderen Mitgliedern vor Fahrtantritt zeigt, mit wem sie das Auto teilen werden. Auf der Internetseite www.blablacar.de haben die Interessenten drei Felder zum Ankreuzen zur Auswahl, die über die eigenen Redegewohnheiten Auskunft geben: "Bla", "Blabla" oder "Blablabla". Wer will, kann auch Fotos einstellen, seinen Beruf nennen oder einen Link zu

seinem Facebookprofil freischalten. Weibliche Mitfahrer, die fürchten, sie könnten einem bösen Buben am Steuer in die Hände fallen, klicken die Option "Ladies only" an.

Finanziert wurde das Projekt von Anfang an mit sogenanntem Risikokapital, Geld, das eine Finanzierungsgesellschaft zur Beteiligung an als besonders riskant geltenden Unternehmungen bereitstellt. Doch es war bald klar, dass sich das Risiko in Grenzen hielt. Denn das Unternehmen mit Sitz in Paris hat inzwischen mit über acht Millionen Mitgliedern in zwölf Ländern, das Mitfahren in Privatfahrzeugen endgültig als alternatives Massenverkehrssystem neben Bahn, Flugzeug und Bussen etabliert. Blablacar transportiert pro Monat derzeit mehr als eine Million Menschen. Die Anzahl der vermittelten Fahrten stieg dabei allein im vergangenen Jahr um 200 Prozent. Börsenexperten schätzen den Wert des Unternehmens auf über eine Milliarde Dollar ein.

Jetzt ging Frédéric Mazzella erneut auf Geldsammeltour und brachte in Windeseile die gigantische Summe von 100 Millionen Dollar zusammen. Mitgründer Nicolas Brusson jubelte: "Diese Finanzierungsrunde stattet uns mit den nötigen Mitteln aus, um Märkte überall dort in der Welt zu erschließen, wo der Personentransport verbesserungsbedürftig ist." Philippe Botteri, Partner bei Accel Partners, einem der Investoren und Aufsichtsratsmitglied bei Blablacar, fügt hinzu: "Während der Markt für das Mitfahren auf kurzen Strecken innerhalb von Städten hochgradig umkämpft ist, zielt Blablacar auf ein ganz anderes Segment ab, nämlich die Langstrecke – und darin ist Blablacar in kürzester Zeit zum globalen Marktführer aufgestiegen."

"Wir sind bereits Europas größte Mitfahrzentrale und stehen kurz davor, auch in Deutschland die Führungsposition zu übernehmen", erklärt Olivier Bremer, Geschäftsführer Blablacar Deutschland. „Wir profitieren von einem elementaren Wandel im Bewusstsein der Menschen und verfügen über ganz klare Vorteile gegenüber den vermeintlichen Konkurrenzsystemen wie den Fernbussen oder der Bahn. Zum einen verbinden wir nicht nur Städte und Länder miteinander, sondern auch Menschen. Zum anderen sind für den flexiblen Reisenden Preis und Dauer der Fahrt entscheidend und hier liegen unsere Angebote an erster Stelle." Wahrscheinlich auch deshalb, weil der 30jährige vor Ideen nur so strotzt. So sorgte er zum Beispiel während des Europawahlkampfes im Frühjahr dafür, dass sich eine Reihe von Politikern bereitklärten, Passagiere zum Mitfahren und gleichzeitigem Diskutieren einzuladen. Das machten etwa Jan Philip Albrecht von den Grünen, dem Vorsitzenden der Jungen Liberalen Konstantin Kuhle, Malte Fiedler von der Linkspartei und Johanna Ueckermann, die Bundesvorsitzender der Jusos.

Zur Förderung des Mitfahrens appelliert Bremer an Politik und Wirtschaft: „Pkw-Besitzer,

die nachweislich zur Verkehrsvermeidung dadurch beitragen, dass sie ihre Plätze im Auto der Allgemeinheit zugänglich machen, sollten durch niedrigere Kfz-Steuern belohnt werden.“ Auch für die Einrichtung von Mitfahrspuren finden sich praktische Vorbilder aus der Politik. In Paris soll ab Anfang 2015 - so wie es in den USA bereits seit Langem gang und gäbe ist - die Nutzung ausgewählter Sonderspuren auf Stadtautobahnen für Pkw-Fahrgemeinschaften ermöglicht werden. Ähnliches fordert Bremer auch für Deutschland, der seine Kunden als umweltpolitische Vorbilder lobt: Die durchschnittliche Fahrzeugauslastung unter den Blablacar-Mitgliedern beträgt 2,8 Personen. Zum Vergleich: Laut Statistischem Amt der Europäischen Union liegt die Auslastung deutscher Pkw auf Fahrten über 100 Kilometern im Mittel bei 1,7 Personen. „Ein breitflächiges Mitfahrangebot reduziert die Notwendigkeit, mit dem eigenen Pkw fahren zu müssen, was Nerven, Geldbeutel und die deutschen Autobahnen schont. Ein Gewinn für alle“, so Bremer. (ampnet/hrr)

Bilder zum Artikel



Reisen mit ausgesuchten Passagieren.
