



INNO  
WORLD

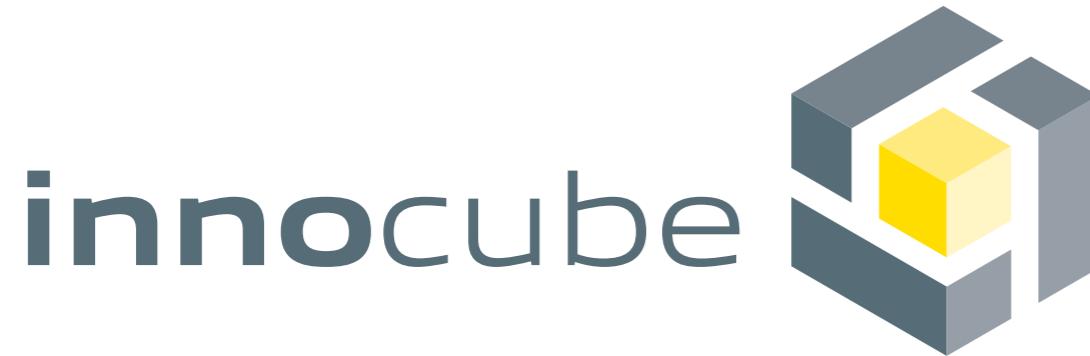
A large white "INNO" and "WORLD" stacked logo. A yellow circle containing a white road graphic is positioned behind the letter "O".

2026



CONTSERV





**Impressum:**

Medieninhaber und Herausgeber: innocube GmbH, Grazer Straße 11,  
8600 Bruck an der Mur, Österreich, +43 3862 89 89 320, office@innocube.com

Druck: Medienfabrik Graz GmbH, Dreiheckengasse 20, 8020 Graz, Österreich

**Fotos:**

Innofreight, innocube, Innoduler, IC ContServ, Geminos, CityRail, Martin Meieregger (S. 7 rechts unten),  
Shutterstock.com (S. 14, S. 74), Vid Jakop (S. 22, S. 92 oben, S. 94 unten, S. 106 oben, S. 115 unten),  
Achim Ender (S. 35), Miloš Chomjak (S. 36 rechts unten), Jan Štrbík (S. 45 unten), Cristina Exenberger (S. 52  
rechts unten), Armin Russold (S. 58 rechts unten, S. 59, S. 105 unten), Fotostudio Eder (S. 60 rechts unten),  
Thomas Kunze (S. 62, S. 84 unten), Gerit Peters (S. 94 oben), Patric Geissberger (S. 102 oben), EUROPipe,  
Mühlheim PipeCoatings (S. 103 unten), Ekatarina Paller (S. 118 unten)

12-2025. Alle Angaben ohne Gewähr. Irrtümer und Änderungen vorbehalten.

**\*-Anmerkungen:**

Zu allen mit \* gekennzeichneten Textpassagen finden Sie unter diesem QR-Code detaillierte Informationen.



# Willkommen in der InnoWorld 2026

Die Innofreight-Gruppe entwickelt sich durch starke Partnerschaften und das Engagement ihrer Mitarbeiter:innen kontinuierlich weiter.

Das Jahr 2025 war exakt zur Hälfte um, da verwandelte sich der Brucker InnoPark einmal mehr in jenen Ort, an dem Forschung, Technik, Logistik und Kommunikation zusammenkommen. Die Premiere von „Meet the InnoWorld“ Ende Juni war mehr als ein dreitägiges Zusammentreffen von Mitarbeiter:innen aus verschiedenen Abteilungen und Ländern – sie war ein starkes Zeichen gemeinsamer Kompetenz. Und zugleich ein Ausdruck geballter Gestaltungskraft, um die europäische Schienengüterlogistik in Richtung Zukunft zu führen und Unternehmen in ganz Europa dabei zu unterstützen, ihren ökologischen Fußabdruck messbar zu reduzieren.

Das perfekte Zusammenspiel von Waggons, Containern sowie Be- und Entladesystemen ist dabei mehr als eine Frage von Volumen oder Tonnen – nämlich ein Ausdruck des internen Miteinanders. Der intensive Austausch über Abteilungsgrenzen hinweg hat die Technologie aus dem Hause Innofreight zum europäischen Standard gemacht, der ganz im Zeichen von Effizienz, Zuverlässigkeit und Innovation steht.

Das sind Werte, die weit über die Grenzen der InnoWorld hinaus Anerkennung finden – weshalb genau diese InnoWorld Jahr für Jahr wächst. Laufend entstehen neue Partnerschaften, die sich kontinuierlich weiterentwickeln und Meilenstein für Meilenstein setzen.

Wer Mitglied der InnoWorld ist, profitiert von den Kompetenzen der jeweiligen Partner:innen – eine echte Win-Win-Situation. Noch nie war das Interesse quer durch sämtliche Branchen so groß, gerade in herausfordernden Zeiten Logistikketten neu zu denken und den Mut zur Veränderung zu zeigen.

Da sich rund um Innofreight so vieles bewegt, soll dieses jährlich erscheinende Magazin Orientierung geben und alle einbinden, die Teil dieser Entwicklung sind. Mit einem klar erkennbaren Markenauftritt und einem Fokus auf das Wesentliche präsentiert sich die InnoWorld 2026 als kompaktes, informatives und zugleich verbindendes Format – als Publikation, die das große Ganze sichtbar macht.



# Ein riesiges Danke an die InnoWorld

Am Anfang dieser InnoWorld möchten wir ein großes Danke an all jene aussprechen, die unser Wachstum in den letzten Jahren begleitet und ermöglicht haben.



In Zeiten des Wandels und der Unsicherheit gewinnen Werte wie Vertrauen, Verlässlichkeit, Verständnis und Verantwortung zunehmend an Bedeutung. Diese Grundsätze leben wir innerhalb der InnoWorld-Familie und Tag für Tag mit unseren Kund:innen. Mit Mut und Innovationskraft gehen wir neue Wege für eine moderne und grüne Schienengüterlogistik.

Quer durch Europa besteht manche Zusammenarbeit teils schon seit mehreren Jahrzehnten, wenn wir zum Beispiel an unser 2005 eingeführtes WoodTainer-System denken. Was als Lösung für die Holzindustrie begann, hat nicht nur den Grundstein für die Entwicklung des Drehentladestaplers und der stationären Entladeanlage gelegt, sondern uns auch den Weg in neue Branchen wie Stahl und Baustoffe geebnet. Es ist die Mischung aus neuen aufregenden Projekten und kontinuierlichen Partnerschaften mit der europäischen Industrie, die uns stark macht und uns als Technologie- und Marktführer positioniert.

Unsere Waggonfabrik InnoWay in Triest mit dem 80 ft InnoWaggon und dem InnoBogie ist nicht nur ein technologischer Quantensprung, sondern auch ein Paradebeispiel für die Kooperation innerhalb der InnoWorld und die dort versammelte Leidenschaft. Allen Techniker:innen, Entwickler:innen, Serviceteams sowie den Kolleg:innen in Vertrieb, Administration, Verwaltung und Produktion gilt dabei unser besonderer Dank. Mit ihrem Ideenreichtum, ihrer Tatkraft und ihrem Verantwortungsbewusstsein treiben sie den Schienengüterverkehr und unsere Technologie kontinuierlich voran, widmen sich wichtigen Faktoren wie Sicherheit, Effizienz und Nachhaltigkeit und

verschieben die Grenzen des Machbaren permanent nach oben. Getreu unserem Motto: moving limits!

Eine Auslastung von nahezu 100 Prozent und die hohe Verfügbarkeit unserer Logistiklösungen unterstreichen die Stärke dieses Engagements. Diese Leistung wird nicht nur intern, sondern auch von unseren Kund:innen in ganz Europa geschätzt. Für 2026 blicken wir mit großer Zuversicht nach vorn – auf neue Biomasse-Projekte in Tschechien, den Bau des Terminals in Peggau, weitere stationäre Entladeanlagen, die nächste Entwicklungsphase unserer Waggonfabrik in Triest, die Einführung des 80 ft InnoWaggons in Skandinavien und den Ausbau unseres Engagements in Westeuropa mit eigenen Niederlassungen. Dort werden wir einen entscheidenden Beitrag leisten, um den Güterverkehr auch in Italien, Frankreich, BeNeLux, Spanien und Portugal zunehmend von der Straße auf die Schiene zu verlagern.

Mit der Eröffnung der Koralm-bahn erhält unsere Branche zusätzlichen Rückenwind. Bessere Voraussetzungen könnte es kaum geben, um unsere Mission weiterzuführen: noch mehr Güter auf die Schiene zu bringen – effizient, verantwortungsvoll und im Sinne kommender Generationen.

*Antonella, Sara & Peter*



# Inhalt

Impressum	2
Willkommen in der InnoWorld 2026	3
Vorwort der Eigentümerfamilie	4
Meet the InnoWorld	7
Firmen der InnoWorld	8

## Verantwortungsvolles Handeln

Nachhaltigere Transportketten	15
-------------------------------	----

## Logistiklösungen für Kund:innen

InnoBogie	20
InnoWaggon	21
InnoWaggons aus Triest	24
Aufbauten	26
Entladetechnologien	28
Elektro-Lkw	31

## Dienstleistungen für Kund:innen

Speditionelle Tätigkeiten	34
Eisenbahnbetrieb	36
Terminals	38



<b>Branchenlösungen</b>	<b>40</b>
Industrie-Transformation	42
Holz- und Papierindustrie	48
Chemische Industrie	54
Baustoff-Branche	56
Stahlindustrie	60
<b>Service für Kund:innen</b>	<b>68</b>
IC ContServ	70
Innofreight Rail Operations	72
Innofreight Asset Management	73
Innofreight IT Solutions	74
Geminos Anlagenbau	75
<b>Innofreight-Equipment</b>	<b>76</b>
InnoBogie	78
30 ft InnoWaggon	79
2x30 ft InnoWaggon	82
2x40 ft InnoWaggon	88
2x45 ft InnoWaggon	100
80 ft InnoWaggon	107
60 ft Containertragwagen	111
HardTop	115
<b>Regionales Miteinander</b>	<b>116</b>

# Meet the InnoWorld

## INNOVATION ERLEBEN

Spannende Projekte, starke Partnerschaften und der Anspruch, den Schienengüterverkehr in die Zukunft zu führen, treiben das Wachstum der InnoWorld voran. Um in diesem dynamischen Umfeld den Überblick zu behalten, fand im Juni 2025 erstmals „Meet the InnoWorld“ statt.

Drei Tage lang kamen Mitarbeiter:innen, Kund:innen und politische Vertreter:innen im InnoPark zusammen, um Erfahrungen auszutauschen und die neuesten Produkte aus nächster Nähe zu erleben. Praxisnahe Schulungen, inspirierende Gespräche, neue Kooperationen und das gemeinsame Entwickeln von Strategien machten den Pioniergeist der InnoWorld eindrucksvoll spürbar.



■ Vorstellung von CityRail durch Jan Hruška



Kund:innen und Partner:innen auf der „Meet the InnoWorld“ ■



■ Präsentation der Innofreight Logistiklösungen ■



Joint Venture mit  
MEDLOG / MSC



Joint Venture mit  
Kronospan



Joint Venture mit  
Wood & Paper



Joint Venture mit  
MEDLOG / MSC



Joint Venture mit  
Budamar Logistics



Joint Venture mit  
Silo Riedel

# Wir kümmern uns um Ihre Logistik!

## Transport-Abwicklung

Bereitstellung der benötigten Waggons und Aufbauten in Zusammenarbeit mit den eigenen Asset-Firmen

ECM (Entity in Charge of Maintenance):  
Planung und Durchführung der Wartung & Instandhaltungsmaßnahmen

Digitalisierung der Wagenflotte zur Sicherung der bestmöglichen Verfügbarkeit



## Terminalbetrieb

Entwicklung von Terminal-Konzepten

Betrieb von eigenen Terminals



## Sonstige Dienstleistungen

Elektrischer Anlagenbau und Automatisierung

Marketingaktivitäten und Filmproduktion

Innovations- und Schulungszentrum



## Die logistische Aufgabe

Analyse der Kund:innenbedürfnisse und Erarbeitung des optimalen Logistikkonzeptes



## Umsetzung / Produktion

Neu-Produktion InnoWaggons

Neu-Produktion Aufbauten

Adaptierung von Equipment und Aufbau am Waggon

Produktion von Entladelösungen



## Speditionelle Tätigkeiten

Abwicklung von Transporten mit Bahn und LKW in ganz Europa

Intermodale Transporte auf Schiene und Elektro-LKW

Erbringung von Eisenbahnverkehrsleistungen





# Verantwortungsvolles Handeln

Die Innofreight-Gruppe stellt sich Tag für Tag der Herausforderung, Verantwortung für die Weiterentwicklung des Schienengüterverkehrs zu übernehmen und diese Botschaft nach außen zu tragen.



Jede Vision braucht einen Ort, an dem sie Wirklichkeit werden kann. Für Innofreight ist dieser Ort seit Mai 2022 der Brucker InnoPark – ein Zentrum, an dem Innovation, Nachhaltigkeit und Verantwortung miteinander verschmelzen. Hier entstehen Tag für Tag Lösungen, die den Schienengüterverkehr in Europa effizienter, sicherer und umweltfreundlicher machen. Aus der Verbindung von technischem Know-how, nachhaltigem Denken und einem klaren Bekenntnis zu gesellschaftlicher Verantwortung entstehen Impulse, die weit über die Grenzen der Region hinauswirken.

Gleichzeitig ist der InnoPark ein Ort des Dialogs und der Begegnung. Er lädt dazu ein, Wissen zu teilen, Ideen weiterzuentwickeln und Partnerschaften zu vertiefen. Nicht nur die externen Mieter, die hier außerhalb der Innofreight-Gruppe tätig sind, sondern auch zahlreiche Besucher:innen erleben vor Ort, was verantwortungsbewusste Logistik bedeutet. Ob im Restaurant MiraMonti, beim Besuch der InnoBahn oder im Austausch mit den Expert:innen der InnoWorld – der InnoPark steht für Offenheit, Zusammenarbeit und das gemeinsame Ziel, die Zukunft der Logistik nachhaltiger zu gestalten.

Der Green Deal der EU ist einer der zentralen Treiber für Industrie und Logistik – und damit auch für Innofreight. Sein Ziel: Klimaneutralität bis 2050 im Einklang mit dem Pariser Klimaabkommen, das eine Begrenzung der Erderwärmung auf unter zwei Grad vorsieht. Ein entscheidender Hebel dabei ist der Modal Shift, also die Verlagerung von Gütertransporten auf die Schiene. Bis 2030 sollen 30 Prozent

des Güterverkehrs auf der Bahn abgewickelt werden, um in den darauffolgenden Jahren weiter zu steigen. Strategien und Zielvorgaben allein reichen aber nicht aus. Um die Zukunft aktiv mitzugestalten, braucht es konkrete Lösungen. Genau hier setzt Innofreight an: mit modularen Waggon systemen, innovativen Containern und flexiblen Entladelösungen, die den Bahntransport für unterschiedlichste Industrien attraktiv und machbar gestalten. Durch ein umfangreiches Netzwerk quer durch sämtliche Bestandteile der Logistikkette gelingt es, die Verlagerung von der Straße auf die Schiene in die Praxis umzusetzen.

Verantwortungsvolles Handeln ist für Innofreight kein Zusatz, sondern ein grundlegender Teil der Unternehmensidentität. Nachhaltigkeit bedeutet, in ökologischen, sozialen und ökonomischen Dimensionen zu denken – und daraus konsequent zu handeln. Unter ESG (Environmental, Social, Governance) versteht Innofreight die Verpflichtung, ökologische, soziale und unternehmensexistische Kriterien in allen Entscheidungsprozessen zu verankern. Ziel ist es, mit innovativen Lösungen, verantwortungsvoller Unternehmensführung und einer gelebten Wertebasis einen messbaren Beitrag zur Transformation des europäischen Güterverkehrs zu leisten.

Die Integration von ESG-Themen erfolgt gruppenweit – von der Entwicklung neuer Produkte über Beschaffung, Qualitätsmanagement und Engineering bis hin zu Personalwesen, Finanzen und strategischer Unternehmensführung. Entlang der gesamten Wertschöpfungskette werden ökologische und soziale Standards laufend weiterentwickelt, um



Nachhaltigkeit als festen Bestandteil der täglichen Arbeit zu etablieren.

Ein wichtiger Meilenstein dieser bereichsübergreifenden Arbeit war 2025 die Einführung zusätzlicher Managementsysteme, die das Engagement des Unternehmens auf eine neue Stufe heben. Nach der erfolgreichen Erneuerung der ISO 9001-Zertifizierung (Qualitätsmanagement) wurden erstmals drei weitere internationale Standards implementiert: ISO 14001 (Umweltmanagement), ISO 45001 (Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz) sowie ISO 50001 (Energiemanagement). Diese Systeme bilden den Rahmen, um Prozesse kontinuierlich zu verbessern, Energieeffizienz zu steigern und Risiken im Arbeitsalltag zu minimieren.

Darüber hinaus wurde im November 2024 erstmals eine Nachhaltigkeitsbewertung der

Innofreight-Gruppe durch EcoVadis durchgeführt. Mit der Bronze-Medaille zählt das Unternehmen zu den besten 35 Prozent der in den vergangenen zwölf Monaten bewerteten Logistikunternehmen. Dieses Ergebnis bestätigt die eingeschlagene Richtung und bildet die Basis, um künftige Bewertungen gezielt zur Weiterentwicklung und Optimierung der Nachhaltigkeitsstrategie zu nutzen.

Nachhaltigkeit ist bei Innofreight jedoch weit mehr als Zertifizierung. Sie ist gelebte Verantwortung – gegenüber den Menschen, der Umwelt und der Gesellschaft. Die Produkte und Systeme von Innofreight tragen maßgeblich zur Dekarbonisierung der europäischen Industrie bei: durch modulare Wagons, ressourcenschonende Containerlösungen und eine Logistik, die immer mehr Güter von der Straße auf die Schiene verlagert. Jeder Inno-Waggon, jeder Entladeprozess, jedes digitale



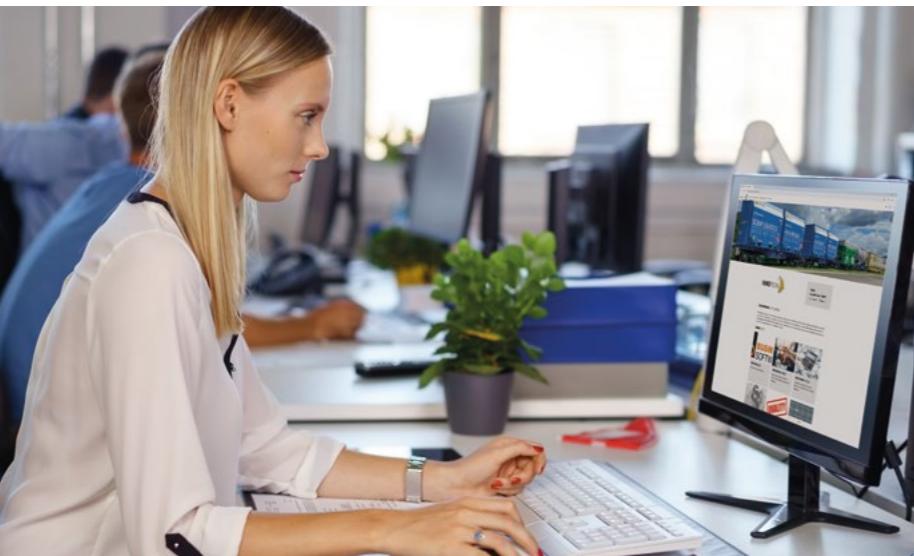


#innOne

Tool dient dem Ziel, Emissionen zu reduzieren und Materialkreisläufe zu schließen.

All diese Bestandteile der InnoWorld profitieren Tag für Tag von dem umfangreichen Know-how, das im InnoPark gebündelt ist. Quer durch alle Abteilungen und Altersgruppen liegt ein enormer Wissensschatz verborgen, der darauf wartet, geteilt zu werden. Dieses Ziel verfolgt die neu ins Leben gerufene Wissensplattform InnoPedia, die den Austausch von Erfahrungen und Erkenntnissen fördert.

Primär als Onboarding-Tool konzipiert, soll sie nicht nur neuen Mitarbeiter:innen einen umfassenden Einblick bieten. Bereits im Unternehmen etablierte Kolleg:innen werden ihr Wissen aus teils jahrzehntelanger Tätigkeit rund um die Unternehmen der InnoWorld, die Geschichte der Eisenbahn und den europäi-



Lernplattform InnoPedia

schen Schienengüterverkehr dokumentieren und weitergeben. Neben der Wissensvermittlung dient die InnoPedia-Plattform außerdem als interaktives Nachschlagewerk und bietet die Möglichkeit, die eigenen Kompetenzen zu überprüfen und zertifizieren zu lassen. Sie ist damit ein wichtiger Baustein auf dem Weg zur permanenten Weiterentwicklung der InnoWorld, in deren Mittelpunkt die Mitarbeiter:innen stehen.

Ein weiterer Baustein auf diesem Weg ist die im November 2025 gegründete Initiative #innOne. Sie bündelt sämtliche sozialen Aktivitäten der Gruppe unter einem gemeinsamen Dach und schafft eine klare Struktur für das gesellschaftliche Engagement. Unterteilt in die vier Bereiche Sponsoring, Corporate Giving, Impact Together und Inside werden bestehende Projekte weiterentwickelt und laufend um neue Ideen ergänzt.

Während Sponsoring und Corporate Giving finanzielle sowie materielle Unterstützungen der Eigentümerfamilie und der Unternehmensgruppe umfassen, rückt Impact Together die Mitarbeiter:innen in den Mittelpunkt – durch gemeinsame Aktionen, die zeigen, dass auch kleine Beiträge große Wirkung entfalten können. Der Bereich Inside konzentriert sich auf interne Initiativen, Gesundheitsangebote und Programme, die den Zusammenhalt und die Lebensqualität im Arbeitsumfeld stärken.

Nachhaltigkeit bedeutet für Innofreight, heute die richtigen Entscheidungen zu treffen, um morgen Verantwortung zu tragen – für die Mitarbeiter:innen, die Partnerunternehmen und die nächste Generation.

# Nachhaltigere Transportketten

Nachhaltigkeit ist zu einem der zentralen Treiber der Industrie geworden, der Modal Shift spielt dabei eine entscheidende Rolle: Durch die gezielte Verlagerung des Güterverkehrs von der Straße auf die Schiene werden CO<sub>2</sub>-Emissionen gesenkt, das Straßennetz entlastet und der Schienentransport für immer mehr Branchen attraktiv. Ein wesentlicher Motor dieser Entwicklung ist der Europäische Green Deal, mit dem die EU das Ziel verfolgt, Europa zum ersten klimaneutralen Kontinent zu machen – und

dabei auch die Industrie in die Verantwortung nimmt.

Dieses ambitionierte Vorhaben erfordert im Schienengüterverkehr Lösungsansätze, die über klassische Modelle hinausgehen – insbesondere dort, wo kein direkter Gleisanschluss vorhanden ist. Im intermodalen Verkehr wird daher großer Wert auf das reibungslose Zusammenspiel von Bahn und Lkw gelegt – im Idealfall elektrisch betrieben –, um auch die erste oder letzte Meile effizient abzuwickeln. Jede

Tonne Fracht, die auf der Schiene statt auf der Straße transportiert wird, verursacht deutlich weniger Emissionen – ein bedeutender Beitrag zur Reduktion des globalen CO<sub>2</sub>-Ausstoßes.

Für die Unternehmen der Innofreight-Gruppe ist genau das ein zentraler Antrieb, um kontinuierlich neue, maßgeschneiderte Konzepte für den Intermodalverkehr zu entwickeln und in verschiedenen Branchen erfolgreich zu etablieren.

## Vergleich Lkw-Transport mit intermodalem Transport von Biomasse zwischen Celje, Slowenien, und Gratkorn, Österreich

### LKW-Transport



TCE 1.1  
454 t CO<sub>2</sub>e/a

**454 t CO<sub>2</sub>e/a  
0,093 kg CO<sub>2</sub>e/tkm**

### Innofreight-Logistiklösung



TCE 2.1  
109 t CO<sub>2</sub>e/a

**193 t CO<sub>2</sub>e/a  
0,038 kg CO<sub>2</sub>e/tkm**



TCE 2.2  
38 t CO<sub>2</sub>e/a



TCE 2.3  
43 t CO<sub>2</sub>e/a



TCE 2.4  
3 t CO<sub>2</sub>e/a

**Einsparung von 58 % Treibhausgas-emissionen (CO<sub>2</sub>-Äquivalente)**



## Logistiklösungen für Kund:innen

Auf dem Weg hin zum Full-Service-Anbieter setzt Innofreight auf das enge Zusammenspiel aller Logistiklösungen, die gemeinsam mit den Kund:innen laufend optimiert und ausgebaut werden.

## Die Partner:innen der InnoWorld profitieren vom gegenseitigen Know-how

Der Schienengüterverkehr erlebt eine Zeit der Umbrüche, die zugleich neue Perspektiven eröffnet – technologisch, logistisch und strukturell. Österreich nimmt dabei eine Schlüsselrolle ein. Mit einem Exportanteil von über 70 Prozent zählt die heimische Bahnindustrie zu den weltweit führenden. Stolze 28.000 Menschen arbeiten in Unternehmen, deren Know-how international gefragt ist und die eine Gesamtwertschöpfung von fast 2,7 Milliarden Euro pro Jahr generieren.

Auch im Güterverkehr zeigt sich das Potenzial: Der Anteil des Schienentransports liegt in Österreich bei 26,4 Prozent, im EU-Schnitt bei 17 Prozent – Tendenz steigend. Einen großen Anteil daran hat Innofreight, dessen facettenreiche Technologie sich als europäischer Standard etabliert hat. Als Full-Service-Providern bieten die Unternehmen der InnoWorld



Smart GigaWood im Wintereinsatz in Schweden

mit ihrem breiten Netzwerk und der Mischung aus Ressourcen, Erfahrung und Leidenschaft die richtigen Antworten auf die zentralen Fragen des Schienengüterverkehrs. Wer Mitglied dieser InnoWorld ist, profitiert von den Kompetenzen der jeweiligen Partner:innen.

Innovationen in Digitalisierung, Automatisierung, Terminal- und Umschlagtechnik sowie modulare und intermodale Systeme sind zentrale Hebel, um die Wettbewerbsfähigkeit zu sichern. Projekte wie die Koralm bahn in Österreich schaffen neue Verbindungen und erleichtern es Unternehmen, den Schritt auf die Schiene zu wagen – gerade in Zeiten von Lkw-Fahrermangel und steigenden Lkw-Kosten. Während klassische Einzelwagenverkehre zurückgehen, gewinnt der intermodale Transport zunehmend an Bedeutung. Er verbindet Schiene und Straße intelligent, bietet Unternehmen ohne Gleisanschluss neue Perspektiven und ersetzt den klassischen Einzelwagenverkehr effizient. Gleichzeitig steigt die Nachfrage nach einem Gesamtanbieter, der sich um wirklich alle Glieder der Logistikkette kümmert. Der Schritt hin zum Eisenbahnverkehrsunternehmen, den Innofreight gemeinsam mit CityRail wagt, wird die europäischen Privat- und Staatsbahnen entlasten.

Seit jeher verbindet Innofreight eine enge und vertrauensvolle Zusammenarbeit mit den europäischen Staats- und Privatbahnen, um Jahr für Jahr 40 Millionen Tonnen Güter zu bewegen. Zahlreiche Bahngesellschaften setzen auf das Equipment aus dem Hause Innofreight, um ihre Endkunden zuverlässig zu beliefern: darunter die ÖBB Rail Cargo Group, DB Cargo, ČD Cargo, die slowenische Staatsbahn

SŽ-Tovorni, InRail in Italien oder SBB Cargo in der Schweiz. Dieses kontinuierliche Vertrauen zeigt sich in langfristigen Partnerschaften, gemeinsamen Entwicklungsprojekten und der stetigen Erweiterung des Wagen- und Containerpools. Ob beim Transport von Stahl, Erz, Sand, Zement oder Baustoffen – die leistungsfähigen InnoWaggons und Aufbauten sind europaweit im Einsatz und tragen dazu bei, den Schienengüterverkehr effizienter, flexibler und nachhaltiger zu gestalten.

### Innovativ

Seit der Gründung 2002 ist Innovationskraft gelebte Realität – sichtbar in Meilensteinen wie dem ersten WoodTainer XXL (2004), der ersten stationären Entladeanlage (2007), dem ersten InnoWaggon-Ganzzug (2014), dem intermodalen Terminal (2022) und der Waggonfabrik (2025). Durch kreative Ideen, technisches Know-how und engagierte Mitarbeiter:innen entstehen Lösungen, die den Schienengüterverkehr prägen und stetig weiterentwickeln. Aus der täglichen Zusammenarbeit mit hochkarätigen Partner:innen und Kund:innen entwickeln sich fortlaufend neue Ansätze, Technologien und Unternehmen, die den Gütertransport auf der Schiene attraktiver und zukunftsfähiger gestalten.

### Europäisch

Vom Hauptsitz in Bruck an der Mur, Österreich, aus entfalten Projekte europaweite Wirkung. Waggons, Container und Entladetechnologien sind branchenübergreifend gefragt und verschaffen den Kunden klare Wettbewerbsvorteile. Starke Partnerschaften und Joint Ventures fördern Innovation über Grenzen hinweg, während Infrastrukturpro-

jekte wie Koralm bahn und Semmering-Basistunnel die baltisch-adriatische Achse weiter stärken.

### Professionell

Moderne Logistik bedeutet weit mehr als Transport: Sie vereint flexibel einsetzbare Waggons, optimierte Container und leistungsfähige Entladesysteme mit umfassenden Serviceleistungen. Weil nicht das Gut selbst, sondern die Ladeeinheit das Verkehrsmittel wechselt, entstehen effiziente Logistikketten, die Zeit, Kosten und Emissionen sparen. So hat sich Innofreight zum verlässlichen Komplettanbieter für die Industrie entwickelt.

### Ökologisch

Nachhaltigkeit ist ein zentraler Antrieb – durch den Modal Shift von der Straße auf die Schiene werden CO<sub>2</sub>-Emissionen massiv reduziert und das Straßennetz entlastet. Jede auf der Schiene transportierte Tonne verursacht deutlich weniger Emissionen als auf der Straße. Leichte, robuste Waggons, höhere Auslastungen und intelligente Logistikkonzepte steigern die Ressourceneffizienz und tragen zur Dekarbonisierung Europas bei.

### Modular

Das modulare Baukastensystem von Innofreight ermöglicht maximale Flexibilität für unterschiedlichste Güter. Schnelle Be- und Entladeprozesse verkürzen Durchlaufzeiten und senken Kosten. Mit über 40 Aufbauvarianten, die gemeinsam mit Kund:innen laufend weiterentwickelt werden, treibt Innofreight die Containerisierung des europäischen Güterverkehrs voran – effizient, vernetzt und intermodal.



01  
INNOVATIV



02  
EUROPÄISCH



03  
PROFESSIONELL



04  
ÖKOLOGISCH



05  
MODULAR

# InnoBogie – das starke Fundament

Das Drehgestell ist das leistungsstarke Herzstück der InnoWaggons



Video InnoBogie



InnoBogie in Kombination mit dem 80 ft InnoWagon

Gemeinsam mit dem ersten 80 ft InnoWagon verließ am 2. Juli 2025 auch das neue InnoBogie das Werk von InnoWay Triest, um den europäischen Güterverkehr weiterzuentwickeln. Das erste von Innofreight entwickelte Drehgestell ist eine echte Revolution. Zum einen stammt das ursprüngliche Konzept dieses hochdynamischen Bauteils noch aus dem Jahr 1965 und wurde seitdem kaum weiterentwickelt, zum anderen wurden auch die Produktionsprozesse nie adaptiert. Bis jetzt! Denn innerhalb von nur 22 Monaten legte das InnoBogie den Weg von der Idee bis zum fertigen Produkt zurück – leichter, verschleißärmer und vollautomatisiert produziert. In dieser Zeit durchlief das InnoBogie ein umfangreiches Prüfverfahren, unterzog sich Belastungstests auf dem Prüfstand mit

einer simulierten Lebensdauer von 100 Jahren, absolvierte anschließend 2.000 Testkilometer quer durch Österreich und meisterte alle Prüfungen mit Bravour.

Dank vollautomatisierter Fertigung mit modernsten Schweißrobotern gewährleistet das InnoBogie höchste und gleichbleibende Qualität; das dazugehörige Know-how ist dank Innoduler innerhalb der Innofreight-Gruppe reichlich vorhanden. Die Konstruktion kommt mit weniger Schweißnähten aus, optimiert den Kraftfluss und reduziert Belastungspunkte. Das Ergebnis sind höhere Sicherheit, geringere Abnutzung und geringere Geräuschentwicklung – obwohl das Gewicht des Drehgestellrahmens um 250 Kilogramm bzw. 25 Prozent reduziert wurde.

Seit Sommer 2025 ist das InnoBogie quer durch Europa unterwegs und stellt Tag für Tag seine Stärken unter Beweis. Als Teil einer prozesssicheren Produktion wird jedes Drehgestell ausführlich belastet und getestet, ehe es zum Einsatz kommt und dort jahrzehntelang verkehren wird. Das InnoBogie ist UIC-kompatibel und dank der modularen Bauweise des Drehgestellrahmens künftig für alle gängigen europäischen Spurweiten verfügbar. Damit wird dieses innovative Produkt auf noch mehr Strecken unterwegs sein wie beispielsweise in Finnland, Spanien und Portugal.

# InnoWaggon – die leichte Basis

Der InnoWagon bildet die Grundlage für die vielseitigen Innofreight Aufbauten

Als Grundlage für das modulare System dient der InnoWagon. Bereits 2014 erstmals in Betrieb genommen, garantiert er ein reibungloses Zusammenspiel mit den optimierten Containern und Aufbauten – mehr als 40 unterschiedliche Typen sind mit dem InnoWagon kompatibel. Seit über einem Jahrzehnt setzen die InnoWaggons in mittlerweile fünf verschiedenen Ausführungen neue Standards und übertreffen die Leistungsfähigkeit traditioneller Güterwagen deutlich. Verglichen mit herkömmlichen Waggons erzielen die InnoWaggons dank ihrer modularen Aufbauten Zuladungssteigerungen, wie etwa in Höhe von 25 Prozent beim Smart GigaWood.

Während der durchschnittliche europäische Güterwagen über 30 Jahre alt ist und meist nur für ein spezifisches Gut genutzt werden kann, bietet der InnoWagon eine zukunftsorientierte und zugleich auch eine wirtschaftlich attraktive Lösung für den Intermodalverkehr. Mit Varianten in den Längen 30 ft, 2x30 ft, 2x40 ft, 2x45 ft und 80 ft sowie Ausführungen für Normalspur, finnische und iberische Breitspur ist er für unterschiedliche Anforderungen flexibel einsetzbar. Die Wahl des Waggons orientiert sich auch an der vorhandenen Infrastruktur für die Be- und Entladung. Täglich sind mehr als 230 Ganzzüge mit InnoWaggons unterwegs und verbinden dabei 20 europäische Länder – von Finnland bis Portugal. Dort

punkten die InnoWaggons mit ihren Stärken: Sie sind wartungsfreundlich, leise im Betrieb und damit auch für die entlang der Bahnstrecken lebende Bevölkerung eine Entlastung.

Das Konstruktionsprinzip mit zwei kurzkuppelten Halbwagen in spezieller Leichtbauweise sorgt für eine maximierte Gewichtszuladung – ein Gewinn sowohl für die Ökologie als auch für die Wirtschaftlichkeit. Eine weitere Zuladungssteigerung wird erfolgen, wenn die milliardenschweren Infrastrukturprojekte Semmering-Basistunnel und Koralm bahn fertiggestellt sind und mitunter doppelt so schwere Züge ermöglichen.



80 ft InnoWagon



Video  
80 ft InnoWagon



2x40 ft InnoWaggons mit BoxOnBox-System

Gleichzeitig steigt die Notwendigkeit, Leerfahrten zu reduzieren. Hier kommt das modulare Baukastensystem von Innofreight zum Tragen, das den flexiblen Transport unterschiedlicher Güter auf demselben Wagen erlaubt. So kann beispielsweise ein Smart Gi-gaWood Round & Sawn sowohl Rundholz als auch Schnittholzpakete oder einen Seefrachtcontainer transportieren. Weder der Waggon noch die Aufbauten müssen dafür gewechselt werden, was sich auch in kürzeren Umlaufzeiten bemerkbar macht und kostbare Zeit spart.

Der neu konstruierte ScrapTainer X30 optimiert mit einer Mischung aus Schrott und Halbfertigprodukten wiederum den Zwischenwerksverkehr in der Stahlindustrie. Dieser Aufbau kommt mit dem neu konstruierten 30 ft InnoWagon mit einer Nutzlast von über 75 Tonnen zum Einsatz, der die InnoWagon-Flotte ergänzt. Bei InnoWay Triest hergestellt und dort mit dem neuen InnoBogie ausgestattet, spielt diese Single-Variante ihre bewähr-

ten Stärken aus. Eigens für den Transport von Stahlschrott adaptiert, teilt er seine Vorzüge mit dem 2x30 ft InnoWagon und sorgt etwa auch beim Ersatzteilmanagement für effiziente Prozesse.

Mit dem neuen 80 ft InnoWagon wuchs die Familie weiter, um vor allem den Transport leichter Güter zu forcieren und hier für ein Zuladungsplus von 10 bis 15 Prozent zu sorgen. Das spart die notwendigen Wagenbewegungen um bis zu 20 Prozent ein. Diese Ausführung als Single-Variante mit vier Achsen deckt die steigende Nachfrage ab und ermöglicht besonders effiziente Transporte von Biomasse, Hackschnitzeln, leichten Schüttgütern sowie ISO- und Kühlcontainern oder auch leichten Produkten aus der Stahlerzeugung. Durch die einteilige Bauweise und den Einsatz von nur zwei Drehgestellen werden Material- und Wartungskosten reduziert, gleichzeitig sinkt das Eigengewicht auf unter 20 Tonnen, womit – in Kombination mit dem neu entwickelten

Drehgestell namens InnoBogie – eine zusätzliche Zuladung von mehr als zwei Tonnen erreicht werden kann.

Gefertigt wird dieser leistungsstarke Waggon in der italienischen Hafenstadt Triest, dank der Lage an der baltisch-adriatischen Achse seit jeher ein wichtiger Verkehrsknotenpunkt. Hier betreiben Innofreight und MEDLOG – ein Unternehmen der MSC-Gruppe – unter dem Dach von InnoWay eine gemeinsame Waggonfabrik. Schon kurz nach dem offiziellen Startschuss war der 80 ft InnoWagon in großen Teilen Europas unterwegs, um Seefrachtcontainer, Biomasse und Fertigprodukte zu transportieren. Ab dem zweiten Halbjahr 2026 verkehrt er als Breitspur-Variante in Spanien und Portugal. Außerdem nimmt der 80 ft InnoWagon mit entsprechenden Anpassungen den Betrieb in Schweden auf, um den Hafen Göteborg mit den Inland-Terminals der MSC-Gruppe zu verbinden.

Im Zentrum der Waggonproduktion steht ein hohes Maß an Sicherheit und Qualität, garantiert durch sämtliche notwendige Zertifizierungen. Auch die Arbeitsabläufe selbst entsprechen den modernsten Standards und werden in der 365 Meter langen Halle laufend erweitert – von der Schweißtechnik über das Sandstrahlen und Lackieren bis hin zur Montage von Rahmen und Bauteilen. In diesem attraktiven Arbeitsumfeld werden 250 Mitarbeiter:innen im Einsatz sein, wenn InnoWay Triest 2027 den Vollbetrieb aufnimmt. Künftig wird das umfassende Know-how dazu genutzt werden, bestehende Güterwaggons zu zerlegen, neu zu verschweißen und sie – im Zusammenspiel mit modernen Aufbauten – gezielt an die sich wandelnden Anforderungen des Marktes anzupassen.



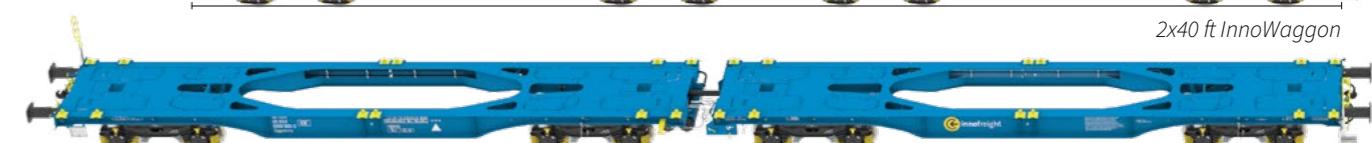
30 ft InnoWagon



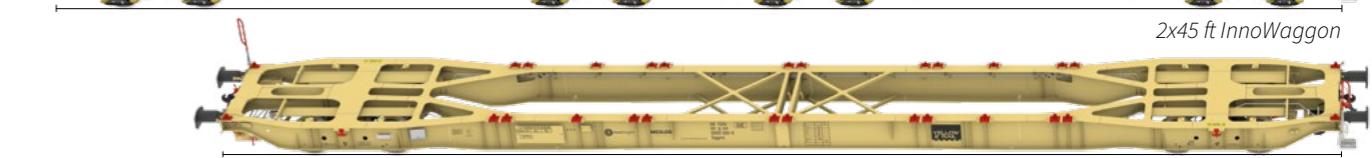
2x30 ft InnoWagon



2x40 ft InnoWagon



2x45 ft InnoWagon



80 ft InnoWagon

**Mit dem Breitspur-InnoBogie expandiert der 80 ft InnoWagon Richtung Westen**



# InnoWaggons aus Triest, Italien

Der 2. Juli 2025 markierte einen echten Meilenstein für den europäischen Schienengüterverkehr. An diesem Tag verließ der erste in Triest endgefertigte 80 ft InnoWagon die Produktionsstätte von InnoWay Triest. Über 300 Gäste – darunter Mitarbeiter:innen, internationale Kund:innen, politische Vertreter:innen und Branchenführer:innen – versammelten sich, um die symbolische Übergabe der ersten beiden Wagen an Yellow2Rail und Papierholz Austria zu feiern: stilecht geschmückt mit der italienischen Flagge und feierlich getauft bei einer Sekt-Zeremonie.



Empfang der Regionalregierung von Friaul-Julisch Venetien

Bis 2027 wird Triest zum Standort der modernsten Güterwagenfertigung Europas und produziert nach vollständiger Inbetriebnahme jährlich 1.000 InnoWaggons sowie 2.000 InnoBogies. Ein wesentlicher Beitrag zur Weiterentwicklung der europäischen Wirtschaft, der auch über das Firmengelände hinaus auf großes Interesse stößt. Bereits am Vorabend der offiziellen Feier hatte die Region Friaul-Julisch Venetien zu einem Empfang geladen, um den Grundstein für eine noch engere Zusammenarbeit entlang der baltisch-adriatischen Achse zu legen.



Werksgelände von InnoWay Triest



Erster 80 ft InnoWagon aus Triest



Kernteam von InnoWay Triest



Übergabe von Waggonmodellen an die Erstkunden



Waggonmontage in der Werkshalle



InnoBogie-Prüfstand



Video InnoWay

# Passende Aufbauten für jede Anforderung

Von der Idee bis zum fertigen Container vergehen lediglich zehn Monate

**innoduler** 



Das neue Stahlcenter von Innoduler, Slowenien

Ihre vollkommene Stärke spielen die fünf unterschiedlichen InnoWaggon dann aus, wenn sie mit dem richtigen Aufbau kombiniert werden. Mittlerweile umfasst das Sortiment an Containern und anderen Aufbauten mehr als 40 verschiedene Optionen, die sich alle dem Grundsatz der Modularität verpflichten. Dank kontinuierlicher Innovationen werden sie fortlaufend optimiert und an die Anforderungen der Partnerunternehmen angepasst. Bei spezifischen Bedürfnissen aus bestimmten Industriezweigen werden individuelle Lösungen entwickelt, getestet und bis zur Marktreife umgesetzt.

Da die Nachfrage aus unterschiedlichen Branchen wächst, erweitert sich der Einsatzbereich: Waren die Aufbauten ursprünglich vor allem für Rohstofftransporte konzipiert, werden heute auch fertige Produkte befördert – inklusive intermodaler Lösungen für die erste/letzte Meile. Auf diese Weise decken die Systeme die gesamte Logistikkette ab und schaffen durchgängige, effiziente Transportprozesse.

Ob Holz- und Biomassetransporte, Lösungen für die Stahl- und Baustoffindustrie oder innovative Ideen für eine funktionierende Kreislaufwirtschaft – dank Innoduler findet Innofreight für sämtliche Anforderungen die passende Lösung. Dazu gehören neben einem besonderen Augenmerk auf die Arbeitssicherheit auch Be- und Entladung, die je nach gegebener Infrastruktur unterschiedlich vonstattengehen. So wird der neu entwickelte Montainer XXL WSF über vier Luken im Dach beladen, während die Entladung mithilfe der Seitenklappen erfolgt. Der ChemieTainer für K+S Minerals and Agriculture setzt auf ein schwenkbares Dach und eine Heckklappe. Das sind lediglich zwei Beispiele für die vielseitigen Konstruktionen, die vom slowenischen Šentjanž bei Dravograd aus den europäischen Schienengüterverkehr bereichern.

Der Faktor Zeit spielt dabei eine entscheidende Rolle: In der Regel dauert es nicht einmal

zehn Monate, bis ein neuer Container im europäischen Schienennetz unterwegs ist. Die enge Abstimmung mit dem Produktionsteam vor Ort ermöglicht es, Änderungen und Modifikationen kurzfristig umzusetzen.

Perfekt aufeinander abgestimmte Arbeitsabläufe – von Konstruktion und Materialauswahl über Simulationen und Tests bis hin zu Schweiß- und Lackierprozessen – sorgen für einen reibungslosen Ablauf, von dem die Kund:innen in puncto Qualität und Zeit gleich mehrfach profitieren. Bestehende Produkte können außerdem schnell angepasst werden, um individuelle Wünsche zu erfüllen und kurzfristig auch in kleinerer Stückzahl bereitgestellt zu werden. Damit steigt die Planungssicherheit auf Kund:innenseite.

Für diese Leistungsfähigkeit sorgt eine Vielzahl an Fachkräften, die auf modernste High-End-Technologie und einige der fortschrittlichsten Schweißroboter Europas zurückgreifen. Jährlich fertigt Innoduler rund 3.000 Aufbauten und verarbeitet dabei 12.000 Tonnen Stahl.

Weiteres Wachstum ermöglicht eine 2025 neu errichtete Produktionsstätte am bestehenden Areal. Das 2.600 m<sup>2</sup> große Stahlzentrum ergänzt die bestehende Innoduler-Produktion durch die Vorfertigung sämtlicher Stahlkomponenten für den anschließenden Schweißvorgang. Dazu zählen neben der Lagerung auch das Laserschneiden und Biegen von Stahlplatten sowie das automatisierte Sandstrahlen – mit dem Ziel, eine optimale Schweißqualität zu gewährleisten und die Produktionseffizienz weiter zu steigern.



■ Robotergestütztes Schweißen eines Waggonrahmens



■ Neu produzierte WoodTainer XXXL

# Passend abgestimmte Entladetechnologien

Pro Jahr werden mehr als zwei Millionen Containerentladungen durchgeführt

Mit 22.000 Containern und 7.000 InnoWagons garantiert Innofreight eine konstante Versorgung mit Rohstoffen quer durch sämtliche Branchen. Das Angebot entlang der gesamten Logistikkette reicht jedoch weit über den reinen Transport hinaus und umfasst auch eine Vielzahl an Lösungen zur Be- und Entladung, um zwei Millionen Containerentladungen pro Jahr zu ermöglichen.

## Stationäre Entladeanlagen

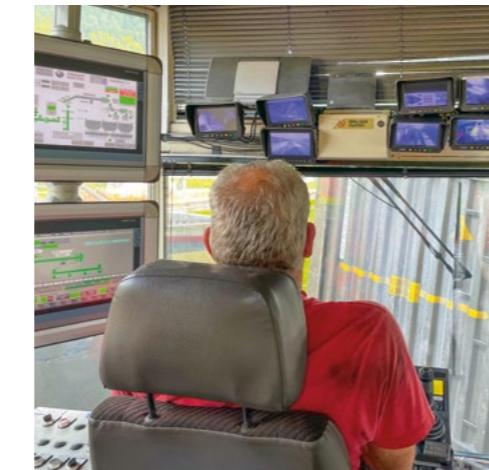
Die stationären Entladeanlagen – auch SUM genannt – sind dabei ein unverzichtbarer Bestandteil der europäischen Industrie, sichern zuverlässig die Rohstoffversorgung und gewährleisten gleichzeitig einen feinstaub- und

emissionsarmen Betrieb. Ursprünglich für die Holzindustrie entwickelt und seit 2007 für Zellstoff Pöls, Österreich, im Einsatz, wurde dieses System in den darauffolgenden Jahren auch für andere Branchen weiterentwickelt. Im November 2015 nahm eine SUM den Betrieb bei der voestalpine in Donawitz auf, um Koks und Kohle zu befördern. Mittlerweile sind die stationären Entladeanlagen auch aus der Biomassebranche nicht mehr wegzudenken, wo sie die Dekarbonisierung von Produktionsstätten und ganzen Städten vorantreiben.

Das teilautomatisierte Zusammenspiel aus Kipper, Verschubeinrichtung, Fördertechnik, Bunker und Absaugsystem ermöglicht quer



SUM voestalpine Donawitz, Österreich – seit 10 Jahren in Betrieb



Steuerkabine der stationären Entladeanlage

durch sämtliche Branchen einen effizienten Betrieb. So können pro Stunde bis zu 1.000 Tonnen Eisenerz entladen werden – ebenso Kalkstein, Koks oder andere Rohstoffe. Pro Container benötigt die stationäre Entladeanlage inklusive Verschub lediglich zwei Minuten, um diesen vollständig zu entleeren und das Material via Förderband direkt weiterzutransportieren. Damit einher geht eine Steigerung der Effizienz um bis zu 50 Prozent.

Die Steuerung erfolgt komfortabel mittels Joystick aus einer klimatisierten Kabine, die höchste Arbeitssicherheit garantiert und für einen gleichmäßigen Takt im Ablauf sorgt. Ein echter Vorteil für Bediener:innen und Unternehmen, die ihren Mitarbeiter:innen einen attraktiven Arbeitsplatz bieten können. Künftig werden weitere Automatisierungsschritte folgen, um den Entladeprozess noch bedienungsfreundlicher zu gestalten.

Aktuell sind zehn Anlagen in Österreich, Deutschland, Tschechien und Schweden im Einsatz. Eine neue entsteht im Frühjahr 2026 in Dillingen/Saar, weitere werden schon bald für den Umschlag von Biomasse in Polen und Tschechien folgen. Die Nachfrage wächst durch die industrielle Transformation – vom Ausstieg aus der Kohle und dem Bekenntnis zu Biomasse bis hin zur Produktion von Grünen Stahl mittels DRI oder HBI.

Stationäre Entladeanlagen können dafür individuell geplant oder bestehende Anlagen angepasst werden – je nach Rohstoff und Prozess. Um diesen Prozess kontinuierlich zu gestalten, lässt Innofreight sämtliche Komponenten innerhalb der eigenen Unternehmens-

gruppe fertigen. Dafür sorgt auch die enge Zusammenarbeit mit Geminos, innerhalb der Innofreight-Gruppe zuständig für den Anlagenbau.

Selbst nach der erfolgten Inbetriebnahme kümmert sich Innofreight mit eigenen Mitarbeiter:innen sowie einem hohen Maß an Digitalisierung um die laufende und vorausschauende Wartung. Auf diese Weise sind die zehn SUMs fast zu 100 Prozent verfügbar und ermöglichen die permanente Versorgung mit Rohstoffen, um die große Bandbreite an Kund:innen auf dem Weg zum hochwertigen Endprodukt zuverlässig zu unterstützen.

## Drehentladestapler

Trotz ihres hohen Automatisierungsgrads und der enormen Zuverlässigkeit können die SUMs nicht überall zum Einsatz kommen – beispielsweise dort, wo an der Entladestelle keine direkte Gleisanbindung besteht oder zusätzliche Mobilität erforderlich ist. Hier kommen jene Drehentladestapler zum Einsatz, die Innofreight gemeinsam mit Innoduler und dem Partnerunternehmen Kalmar erfolgreich am Markt positioniert hat.

Welches Modell eingesetzt wird, hängt stets von den Anforderungen der Kunden ab – insbesondere von Materialdichte und Ladevolumen. Die Flotte umfasst aktuell rund 70 Drehentladestapler verschiedener Gewichtsklassen, die pro Stunde bis zu 600 Tonnen Material entladen können. Ein Entladevorgang dauert inklusive Fahrzeit drei bis fünf Minuten. Bisher für Container bis 30 Tonnen ausgelegt, wird die maximale Zuladung künftig auf 38 Tonnen steigen.



Drehentladestapler im Einsatz



Mit der Weiterentwicklung der Containerlösungen steigen auch die Anforderungen. Ein Beispiel ist der OpenSideTainer XX20: Während in eine Richtung Fertigprodukte transportiert und seitlich entladen werden, wird der Container auf dem Rückweg mit Recyclingholz beladen. Der HardTop-Manipulator hebt dafür den Deckel an – ein Verfahren, das sowohl den Nachhaltigkeitsgedanken als auch die Wirtschaftlichkeit stärkt.

Ohnehin spielt das Sparen von Emissionen eine wesentliche Rolle, wenn es um die Weiterentwicklung der Entladelösungen geht. Noch überwiegend mit Diesel betrieben, wird die nächste Generation an Drehentladestaplern zunehmend elektrisch unterwegs sein. Als Vorreiter stellt der erste elektrisch betriebene Drehentladestapler in der Papierfabrik Sappi in Gratkorn, Österreich, seine Leistungsfähigkeit unter Beweis. Ideal auf das jeweilige Gut abgestimmt, erzielt er beim Entladen von 21 Tonnen Biomasse oder Hackgut eine Energieeinsparung von 70 Prozent gegenüber herkömmlichen Dieselmotoren\*. Die leis-

tungsstarken Lithium-Ionen-Batterien lassen sich effizient während Pausen oder in Schichtwechseln laden und erfordern nur minimale Wartung. Der 245 kWh-Akku ermöglicht einen Dauerbetrieb von bis zu sieben Stunden, per Schnellladeverfahren kommen in nur 30 Minuten zusätzliche 60 Prozent Energie hinzu. Verschiedene Fahrmodi – Economy, Normal und Power – ermöglichen dem Fahrer eine optimale Balance zwischen Energieverbrauch und Leistung.

Elektrisch betriebene Drehentladestaplern werden schon bald auch außerhalb von Sappi zum Einsatz kommen. Immerhin besteht quer durch Europa Interesse, ebenfalls auf die E-Variante umzusteigen und so die Logistikkette weiter zu elektrifizieren.

#### Alternative Entladetechniken

Mit dem Wunsch nach ökologischen und wirtschaftlichen Vorteilen beim Be- und Entladen geht auch der Auftrag einher, die komplette Logistikkette neu zu denken. Dabei geht es vielfach um das Vermeiden von Leerfahrten, die sich am besten durch die Kombination unterschiedlicher Güter für Hin- und Rückfahrten einsparen lassen. Dieser Wunsch erfordert passende Lösungen zur Be- und Entladung.

Bei der ScrapTainer-Familie ist keine Abnahme der Behälter vorgesehen: Die Ladegüter werden hier mittels Kränen oder Baggern entleert, für das Be- und Entladen von Schrott kommen Magnete zum Einsatz. Andere Container, wie etwa der CemTainer, setzen wiederum auf die Entladung mittels Betriebsdruck und Abkippen.



Umschlag WoodTainer XXL mit E-Drehentladestapler auf einen E-Lkw

# Die erste/letzte Meile mit dem Elektro-Lkw

Quer durch Europa sind Firmen bemüht, ihre Logistikketten effizienter zu gestalten. Der intermodale Transport – die Kombination aus Bahn und Lkw – ist zukunftsweisend. Mit dem Einsatz von elektrisch betriebenen Lkw hat Innofreight gemeinsam mit InnoRiedel und Knauf in Österreich neue Maßstäbe gesetzt.

Mittels E-Lkw wird Naturgips vom Bergbau zur Bahnverladestelle transportiert. Nach 25 Kilometern auf der Straße werden die CityLogistics XL-Container auf die Bahn in Richtung Weißenbach bei Liezen umgeschlagen. Die Entladung erfolgt direkt am 105 Kilometer entfernten Firmengelände mittels Drehentladestaplern. Den Großteil der Strecke legen die 110.000 Tonnen Naturgips pro Jahr damit auf der Schiene zurück und beweisen, dass die Bahn auch bei Hauptläufen unter 300 Kilometern wettbewerbsfähig ist.

Dieses Projekt hat sich sowohl ökologisch als auch ökonomisch bewährt. Gleichzeitig sorgt es nicht nur bei der Bevölkerung für positives Feedback, sondern erregt auch innerhalb der gesamten Baustoffbranche – und darüber hinaus – großes Aufsehen. Schon bald werden deshalb andere Baustoffe wie etwa Kalk oder Zement ebenso auf Elektromobilität setzen wie Holz. Direkt im Wald am E-Lkw zerkleinert, kann das Hackgut mittels WoodTainer-System rasch auf die Bahn umgeschlagen werden.

Alle künftigen Transporte werden von jenen Erfahrungen profitieren, die das mit dem VCÖ-Mobilitätspreis ausgezeichnete Projekt gesammelt hat. Tag für Tag schaffen die E-Lkw fünf Umläufe zwischen Tragöß-St. Katharein und Kapfenberg, profitieren dank des Streckenprofils von der Energierückgewinnung und beenden den Arbeitstag mit einer Restladung von 45 Prozent.

Geladen werden die E-Lkw ausschließlich in den Nachtstunden am Firmengelände von Innofreight, womit Pausen oder Stehzeiten wegfallen. Gleichzeitig reduziert sich die Anzahl der benötigten Lkw um 70 Prozent, während der CO<sub>2</sub>-Ausstoß im Vergleich mit einem reinen Lkw-Transport sogar um bis zu 90 Prozent\* gesenkt werden kann.



E-Lkw mit WoodTainer XXL unterwegs zur Beladung im Wald

Der E-Lkw schließt die letzte Lücke hin zu einer ökologisch effizienten Logistikkette

**innoriedel**



# Dienstleistungen für Kund:innen

Das Portfolio von Innofreight wächst kontinuierlich: Neben leistungsfähigem Equipment rückt ein umfangreiches Dienstleistungsangebot in den Fokus, um die komplette Logistikkette abzudecken.

Innofreight übernimmt als Full-Service-Anbieter die Abwicklung der vollständigen Logistikkette

# Speditionen als effiziente Schnittstellen

Tag für Tag sind mehr als 230 Ganzzüge mit InnoWaggons quer durch ganz Europa unterwegs, versorgen mit ihren Aufbauten die unterschiedlichen Branchen und verbinden zuverlässig 20 europäische Länder. Um diese Aufgabe zu bewältigen, braucht es ein umfangreiches Serviceangebot – und zwar im 24/7-Takt. Denn kein Wagon fährt ohne Lok – und nur durch das enge Zusammenspiel verschiedener Akteure kann der Schienengüterverkehr weiter gestärkt und die Dekarbonisierung der europäischen Industrie vorangetrieben werden.

Aus diesem Grund hat sich Innofreight Schritt für Schritt zu einem Komplettanbieter ent-

lang der gesamten Logistikkette entwickelt, der mit der Innofreight Transportlogistik und innosped auf zwei Speditionsunternehmen vertraut. Der Transport geht dabei längst über den reinen Weg von A nach B hinaus. Er umfasst auch Frachtrecht, Transportdokumente sowie die komplette Organisation von Transport, Zoll und Export oder die vollständige Abwicklung von Bahn- und Lkw-Transporten.

Eine wesentliche Rolle spielen die vollständige Koordination und Kommunikation aller beteiligten Dienstleistungen, die von einem dichten Partnernetzwerk im Carrier-Markt und engen Kontakten zu Terminals und La-

gern profitieren. Darüber hinaus koordinieren die Speditionsunternehmen die Auslieferung neuer InnoWaggons samt Aufbauten und stellen sicher, dass Kund:innen europaweit mit modernstem Equipment ausgestattet werden.

Im Hintergrund sorgt die Innofreight Transportlogistik für einen reibungslosen Ablauf – immerhin ist sie für das Ersatzteilmanagement der gesamten Unternehmensgruppe verantwortlich. Dank standardisierter Komponenten wie Bremsen, Radsätzen und Drehgestelle können Ersatzteile schneller verfügbar gemacht, Stehzeiten reduziert und die Einsatzbereitschaft der Flotte optimiert werden.

Davon profitieren innerhalb der Innofreight-Gruppe eine Vielzahl an Partner:innen. So kümmert sich die Innofreight Transportlogistik etwa – mit 17 Ladestellen allein in Deutschland – um den Rundholztransport für inno4wood,

die Baustofftransporte für InnoRiedel oder um das umfangreiche Logistikkonzept für Kronospan in Österreich, Deutschland, Rumänien und Bulgarien. Außerdem führt die Innofreight Transportlogistik den intermodalen Düngertransport für K+S von Deutschland nach Polen durch, indem sie die Containervermietung, den Schienentransport, den Containerumschlag in Polen und den Lkw-Transport hin zum Endkunden organisiert.

Ebenfalls in Polen, aber auch in Tschechien und der Slowakei, ist innosped tätig. Spezialisiert auf den Transport von Blöcken, Brammen, Drahtrollen, Schienen, Eisenerz oder Baustoffen, gewinnt der Transport von Holzprodukten – hier vor allem in Kooperation mit inno4wood – immer mehr an Bedeutung. In all diesen Bereichen kümmert sich innosped um eine vollständige Schienengüterlogistik aus einer Hand – von der Speditionsübernahme über Planung, Wagenbereitstellung und Wartung bis hin zur Digitalisierung.



ChemieTainer unterwegs für K+S auf 2x45 ft InnoWaggons



Kronospan-Zwischenwerksverkehr mit 2x40 ft InnoWaggons



Die Zusammenarbeit mit Staats- und Privatbahnen umfasst sämtliche Branchen

# Verlässlicher Partner für den Eisenbahnbetrieb

Mehr als 40 Millionen Tonnen Güter bewegen die Unternehmen der InnoWorld jedes Jahr – Tendenz weiter steigend. Längst ist daraus ein europäisches Netzwerk geworden, das Innofreight mit starken Partner:innen kontinuierlich erweitert. Einer davon ist das tschechische Eisenbahnunternehmen CityRail, das seit 2021 im Holztransport eng mit Innofreight zusammenarbeitet und die unterschiedlichen Lösungen für den Transport von Hackgut und Rundholz zu schätzen weiß. Um diese Zusammenarbeit zu intensivieren, ist CityRail seit Sommer 2025 Teil der InnoWorld – ein weiterer Schritt, um sich vom führenden Anbieter von Containern, Waggons, Entladeanlagen

und Dienstleistungen zum umfassenden Gesamtanbieter zu entwickeln.

Dieser Weg entspricht auch den Erwartungen der Kund:innen, die verstärkt auf private Partner:innen setzen, da die Staatsbahnen nicht mehr alle Transporte allein abwickeln können. Ob Stahl, Holz, Papier, Baustoffe oder Fertigprodukte – im Zentrum steht der Wunsch nach einer lückenlosen Logistikkette. Rückwind verleiht dieser Entwicklung etwa die steigende Nachfrage nach Biomasse, die vor allem in Osteuropa – und damit im Heimatmarkt von CityRail – durch die Dekarbonisierung der Kohlekraftwerke erheblich zunimmt.



RockTainer ORE unterwegs mit der ÖBB Rail Cargo Group



MonTainer XXL unterwegs mit ČD Cargo

Anfangs wird die Zusammenarbeit deshalb vor allem in Tschechien und der Slowakei zum Tragen kommen, um schon bald mit eigenen Lokomotiven auch in Österreich, Deutschland oder Luxemburg unterwegs zu sein.

Parallel dazu wird Innofreight weiterhin als treuer Partner vieler Staats- und Privatbahnen fungieren, die gerne mit dem Equipment von Innofreight unterwegs sind und mit diesem

große Teile Europas miteinander verbinden. Da kein Waggon ohne Lokomotive fährt, ist ein reibungsloses Zusammenspiel verschiedener Unternehmen notwendig, um den Schienen-güterverkehr und damit auch die Dekarbonisierung konsequent voranzubringen. Dieses Miteinander benötigt im Sinne einer effizienten Abwicklung standardisierte Prozesse und Produkte, die Innofreight dank seines modularen Systems am Markt etabliert hat.



Mit CityRail wird erstmals ein Eisenbahnverkehrsunternehmen Teil der InnoWorld



Video CityRail

Terminals  
bieten Firmen  
die Möglichkeit,  
auf die Schiene  
zu kommen

# Terminals als intermodale Knoten

Als Schnittstellen zwischen Schiene, Straße und Seehäfen bilden Terminals das Rückgrat des Schienengüterverkehrs und ermöglichen Gütern einen reibungslosen Umschlag. Zu den wesentlichen Standorten zählt der 2022 eröffnete intermodale Transport-Terminal im tschechischen Ostrava-Mošnov, ausgestattet mit einer Containerlagerfläche von 55.000 m<sup>2</sup>. Der Terminal verfügt über sechs Gleise mit Längen zwischen 655 und 723 Metern, eine 3 kV-Traktion sowie einen direkten Anschluss an den internationalen Eisenbahnkorridor.

Günstig gelegen an der tschechischen, slowakischen und polnischen Grenze, verbindet der 2022 eröffnete Terminal die Region sowohl

mit den großen Häfen im Norden als auch mit den Adria-Häfen. Mit der Verlagerung des Gütertransports auf die Schiene und dem Ausbau des Intermodalverkehrs fördert der Terminal auch die wirtschaftliche Entwicklung der gesamten Region Ostrava vom traditionellen Bergbau hin zur Industrie, wovon letztlich auch der Terminal wieder profitiert. Mit dem Bau eines großen BMW-Logistikzentrums sowie der Zusammenarbeit von Innofreight mit dem tschechischen Eisenbahnverkehrsunternehmen CityRail wird der Terminal Mošnov weiter an Bedeutung gewinnen.

Wie eng effiziente Güterlogistik und die passende Infrastruktur miteinander verknüpft sind, zeigt ein Blick in die Steiermark, Österreich. Unweit vom InnoPark entfernt spielt der Bahnhof Kapfenberg eine wichtige Rolle, um den Naturgips für Knauf auf die Schiene umzuschlagen. Die Nähe zum Bergbau in Tragöß-St. Katharein ermöglicht den elektrisch betriebenen Lkw fünf Umläufe pro Tag. Das Areal am Bahnhof Kapfenberg dient als Container-Sammelfläche, um jeweils drei Züge pro Woche mit 1.020 Tonnen Nettozuladung auszustatten.

Etwas weiter südlich, konkret in Peggau, ist der dortige Standort für die Wietersdorfer Gruppe von enormer Bedeutung. Während Intercal seinen Kalk mithilfe des Montainer-

**TERMINAL  
MOŠNOV**



Terminal Mošnov, Tschechien

Systems auf die Schiene bringt und sogar in die Nachbarländer exportiert, nutzt Alpacem das traditionsreiche Werksgelände für den regionalen Umschlag von Zement. Der intermodale Transport eröffnet Alpacem und Intercal auch in herausfordernden Zeiten zusätzliche Chancen auf Wachstum und verbindet die steirische Rohstoffindustrie mit dem Firmensitz in Kärnten.

Um dieses Potenzial zu nutzen und weitere Unternehmen bei Umschlag und Lagerung zu unterstützen, treiben Innofreight, Alpacem und Intercal die Errichtung eines multifunktionalen Terminals voran. Günstig gelegen entlang der Schnellstraße sowie zwischen Semmering-Basistunnel und Koralm bahn, erweist sich das bereits vorhandene Industriegelände samt Anbindung ans Schienennetz als idealer Standort. Gemeinsam werden die drei Unternehmen eine derzeit nicht genutzte Fläche von 2,7 Hektar weiterentwickeln, das vorhandene Areal bestmöglich nutzen, die bestehenden Arbeitsplätze absichern und weitere Jobs schaffen.

Vom Terminal für den kontinentalen Verkehr wird der gesamte obersteirische Wirtschaftsraum ebenso profitieren wie benachbarte Unternehmen im Norden von Graz, die für zusätzliches Wachstum ebenfalls eine Anbindung ans Schienennetz benötigen. Um in den kommenden Jahren immer mehr Verkehre und Güter von der Straße auf die Schiene zu verlagern, wird der Terminal in den darauf folgenden Jahren Schritt für Schritt weiterentwickelt. Die Koralm bahn erweist sich dahingehend als entscheidender Faktor: Die Technologie aus dem Hause Innofreight wird

etlichen Unternehmen dabei helfen, Zugang zum Schienennetz zu erhalten und vom milliardenschweren Ausbau dieser Strecke unmittelbar zu profitieren.

**P** Terminal Peggau



Geplanter Terminal in Peggau, Österreich



Umschlag der CityLogistics XL in Kapfenberg, Österreich



# Branchen- lösungen

Innofreight hat sich als verlässlicher Partner für sämtliche Industriezweige etabliert. Innovationen aus einer Branche werden häufig für andere Güter und sogar Geschäftsfelder weiterentwickelt.

Biomasse löst die Kohle ab und gilt als Energieträger der Zukunft

# Industrie-Transformation in Richtung Green Deal

Quer durch sämtliche Branchen taucht ein Begriff immer wieder auf: der Green Deal – und damit das Vorhaben der EU, Europa bis 2050 klimaneutral zu machen. Ein Ziel mit massiven Auswirkungen für die Industrie und ihre gesamten Transportketten. Die CO<sub>2</sub>-Bilanz eines Unternehmens umfasst alle direkten und indirekten Emissionen aus eigenen Prozessen, einkaufter Energie sowie der gesamten Wertschöpfungskette – von der Rohstoffgewinnung bis zur Nutzung und Entsorgung der Produkte.

Die Schiene gilt als Rückgrat einer zukunftsorientierten Mobilität, weil sie im Vergleich zum Lkw ein Vielfaches an Emissionen einspart und zugleich die Straßeninfrastruktur

entlastet. Deshalb soll der Anteil des Schienengüterverkehrs von derzeit noch unter 20 Prozent bis 2030 auf 30 Prozent steigen. Ein ambitioniertes Zwischenziel auf dem Weg zur angestrebten Klimaneutralität – und ein klarer Auftrag für den Modal Shift.

In der Theorie ergeben sich durch dieses deutliche Bekenntnis zusätzliche Chancen: die steigende Nachfrage nach intermodalen Lösungen, mehr Investitionen in Terminals und Infrastruktur sowie eine wachsende Bereitschaft der Industrie, ihre Prozesse neu zu denken. In der Praxis brauchen all diese Ansätze jedoch starke Partnerschaften, um aus der Vision des Green Deal Realität zu machen.

## Biomasse als Energieträger

Seit bald 25 Jahren arbeitet Innofreight Seite an Seite mit hochkarätigen Kund:innen daran, sich dem Green Deal Schritt für Schritt anzunähern. Als Rohstoff der Zukunft gilt dabei Biomasse. Gewonnen hauptsächlich aus Holzstämmen und Holzresten minderer Qualität, die nicht für die Holz- oder Papierindustrie verwendet werden können, wird sie die Kohle nach und nach verdrängen – und ist dabei auf eine effiziente Art des Transports angewiesen. Besonders stark ist die Nachfrage dort, wo Kohlekraftwerke derzeit noch eine zentrale Rolle spielen, beispielsweise in Tschechien und Polen, wo ORLEN Termika Warschau mit



WoodTainer XXXL für ORLEN Termika Warschau, Polen

rund 300.000 Tonnen pro Jahr oder Enea Polaniec zu den langjährigen Partnern zählen. In diesen Ländern treibt Innofreight mit jährlich hunderten Ganzügen und weiteren stationären Entladeanlagen – wie etwa für Mondi Štětí – den Transport von Biomasse für die Energiewende voran. Gleichzeitig zeigen weitere namhafte Unternehmen wie der zum Volkswagen-Konzern gehörende Automobilhersteller Škoda im tschechischen Mladá Boleslav steigendes Interesse, um gemeinsam mit dem firmeneigenen Unternehmen Ško-Energo Biomasse auf der Schiene zu transportieren.

Eine große Menge Biomasse wird etwa in der zweitgrößten tschechischen Stadt Brünn benötigt. Dort organisiert Innofreight gemeinsam mit innosped und inno4wood den Transport von 80.000 Tonnen pro Jahr. Der Einsatz von 116 WoodTainern XXL und zwei Drehent-



Biomasse-Entladung mit HardTop-Manipulation in Brünn, Tschechien



WoodTainer XXL mit HardTop für Teplárny Brno, Tschechien



Beladung der WoodTainer XXL mit Holzhackschnitzeln, Schweden



Biomasse-Beladung in WoodTainer XXL in Celje, Slowenien

ladestaplern ermöglicht eine kontinuierliche Versorgung mit Biomasse; zusätzlich werden die Container mit einem HardTop-Dach kombiniert.

Während Länder wie Tschechien und Polen derzeit wichtige Schritte in Richtung Energie transformation setzen, gilt Schweden längst als Vorreiter. Mit einem Anteil von 66 Prozent erneuerbarer Energien liegt das skandinavische Land an der Spitze der EU, die sich bis 2030 ein Ziel von über 40 Prozent gesetzt hat. Das schwedische Modell gilt als Erfolgsbeispiel: Energie aus Waldrestholz wird in grünen Strom und Fernwärme umgewandelt und versorgt weite Teile des Landes.

In Stockholm bei Värtaverket – hier im Zusammenspiel mit einer stationären Entladeanlage – oder bei Söderenergi sowie bei E.ON in Örebro kommt diese nachhaltige Energieform zum Einsatz, um große Teile der Bevölkerung mit Energie zu versorgen. Allein in Örebro werden pro Heizsaison über 160.000 m<sup>3</sup> Holzhackschnitzel per Bahn zum Heizkraftwerk transportiert. Dort besteht ein Ganzzug im Zusammenspiel mit dem 2x40 ft InnoWaggon aus 80 WoodTainern XXL, die insgesamt 3.600 m<sup>3</sup> Biomasse befördern. Auf einer Strecke von 350 bis 400 Kilometern ersetzt der Zug jährlich rund 2.000 Lkw-Fahrten – Transporte, die aufgrund des Lkw-Nachfahrverbots ohnehin nur schwer realisierbar wären.

Derartige Großprojekte finden auch in unmittelbarer Nähe des InnoParks statt: Im steirischen Gratkorn hat der Papierhersteller Sappi seinen Kraftwerkskessel 11 von Kohle auf Biomasse umgestellt, der auf eine funktionieren-

de Logistikkette angewiesen ist. Woche für Woche machen sich zehn 80 ft InnoWaggons mit insgesamt 40 WoodTainern XXL aus den slowenischen Städten Celje und Kranj auf die Reise. Ein einziger Ganzzug ersetzt mehr als 20 Lkw-Fahrten und bringt jede Woche mehr als 500 Tonnen Biomasse zu Sappi. Bei der Entladung am Werksgelände setzt Sappi auf den ersten vollelektrischen Drehentladestapler Zentraleuropas – entwickelt von Innofreight und Kalmar. Im Vergleich zum bisherigen Dieselmodell reduziert er den Energieverbrauch um 70 Prozent\*.

Auch das letzte Puzzlestück, nämlich die erste/letzte Meile auf der Straße oder im Wald, kann künftig mittels E-Lkw bewältigt werden. Bereits heute lassen sich beim Transport zwischen Slowenien und der Steiermark durch die Logistiklösung von innof4wood – im Vergleich mit einem Diesel-Lkw – rund 58 Prozent\* der Treibhausgasemissionen einsparen – sowohl ökologisch als auch wirtschaftlich eine merkliche Verbesserung.

Selbst wenn die Schiene beim Transport von Biomasse die Hauptrolle spielt, sind die anderen Glieder der Logistikkette weit mehr als nur Nebendarsteller. Vielmehr ermöglicht das Zusammenspiel mit innovativen Lösungen wie dem E-Lkw für den Vor- oder Nachlauf sowie dem E-Stapler zum Be- oder Entladen einen Wettbewerbsvorteil. Gleichzeitig liefern diese Ansätze den Beweis dafür, dass der Hauptlauf auf der Schiene auch dort funktioniert, wo die Distanz – wie beim Gipsprojekt mit Knauf – deutlich unter 300 Kilometern liegt. Aus diesem Grund ist der E-Lkw mit dem WoodTainer-System mittlerweile auch im burgenländischen



WoodTainer XXL-Beladung mit Biomasse im Wald im Burgenland, Österreich



Kombinierter Biomasse- und Rundholzverkehr für innof4wood in Tschechien

Wald unterwegs, um dort Hackgut für die Versorgung von Sappi in Gratkorn abzuholen, das dann in Wulkaprodersdorf verladen wird und den Hauptlauf auf der Schiene zurücklegt.

### Transport von DRI

Um eine ökologisch und ökonomisch effiziente Logistikkette betreiben zu können, geht es nicht nur um die Gestaltung der einzelnen Glieder. Auch die zu transportierenden Güter selbst unterliegen einem Wandel, was sich sowohl im Biomasse- als auch im Stahlsektor besonders deutlich zeigt. Die Stahlindustrie ist auf der Suche nach dem Rohstoff der Zukunft, um ihre CO<sub>2</sub>-Emissionen durch den Einsatz von Grünen Stahl massiv zu senken. An der Dekarbonisierung führt kein Weg vorbei. Der dafür entscheidende Rohstoff ist Eisen-schwamm (DRI), ein echter Hoffnungsträger,

der jedoch herausfordernde Eigenschaften aufweist. Um Qualitätsverluste zu vermeiden und ihn vor Wasser und Sauerstoff zu schützen, ist DRI auf eine spezielle Containerlösung angewiesen: den DryTainer XM. Der pyramidenförmige Container ist optimiert für staubende, nässeempfindliche Güter, erleichtert das Be- und Entladen, reduziert Staubentwicklung und verhindert Abrieb sowie Bruch – wodurch die Materialqualität erhalten bleibt.

Ein 2x30 ft InnoWaggon fasst vier dieser volumenoptimierten Container mit einer Nettozuladung von bis zu 140 Tonnen pro Doppelwagen – ein klarer Effizienzgewinn für die Versorgung der Stahlwerke. Die Entladung erfolgt idealerweise über eine stationäre Entladeanlage, wie sie beispielsweise in Eisenhüttenstadt seit 2022 in Betrieb ist und auch beim Einsatz des DryTainer XM ihre Vorteile ausspielt: schnelle Abläufe, höhere Sicherheit und verlässliche Rohstoffversorgung. Gleichzeitig eignet sich der DryTainer XM etwa für den Transport von Salz, Zementklinker, Branntkalk oder Quarzkristallen.

### Wasserstoff als Energieträger

Ob als emissionsfreier Energieträger für Nutzfahrzeuge, als Schlüsselkomponente in der Produktion von Grünen Stahl oder als nachhaltiger Rohstoff in industriellen Prozessen – in all diesen Fällen gilt Wasserstoff als absoluter Hoffnungsträger. Damit dieser sein Potenzial entfalten kann, müssen führende Stahlhersteller – wie bereits beim Eisenschwamm – Verantwortung übernehmen und in moderne Technologielösungen investieren. Entwickelt von Innofreight und der voestalpine Tubulars, bringen sie 2026 gemeinsam den H2Tainer



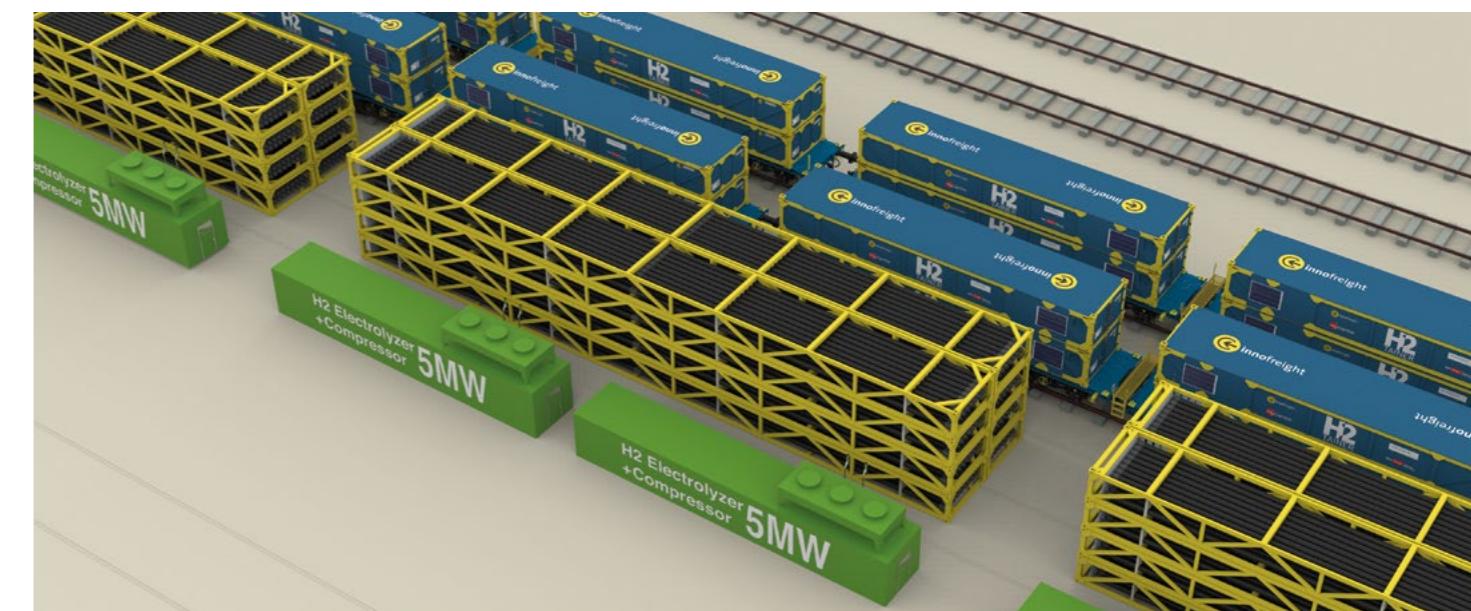
DryTainer auf InnoWagon

auf den Markt – eine mobile Containerlösung für den effizienten und sicheren Transport von Wasserstoff. Ausgestattet mit einer Länge von 40 ft und stapelbar konzipiert, lassen sich pro Container bis zu 475 Kilogramm Wasserstoff transportieren – das entspricht 1.900 Kilogramm pro Doppelwagen.

Die Zusammenarbeit beider Unternehmen garantiert eine durchgängige Logistikkette für den sicheren Transport. Als Herzstück des H2Tainers kommen Nahtlosrohre mit der Sondergewindeverbindung VAhyper zum Einsatz – entwickelt, hergestellt und veredelt im Rohrwerk Kindberg, Österreich. Das logistische Know-how kommt von Innofreight, das mit dem intermodalen H2Tainer seine Produktvielfalt erweitert. Das modulare System erlaubt das Zusammenspiel von Bahn und

Lkw, kommt ohne direkten Gleisanschluss aus und ermöglicht deutlich größere Reichweiten sowie den Einsatz als mobile Tankstelle. Die Entladung erfolgt mittels Überströmung; dafür sorgt ein Betriebsdruck von 500 bar. Der direkte Zugang zu den Armaturen ermöglicht ein effizientes Be- und Entladen am Gleis.

Der H2Tainer bündelt entlang der gesamten Wertschöpfungskette maßgeschneiderte Leistungen – von Beschaffung über Fertigung und Montage bis hin zu Spedition, Service und Wartung. Die modulare Bauweise, die zerstörungsfreie Prüfung und der problemlose Austausch einzelner Rohre garantieren eine Lebensdauer von weit mehr als 20 Jahren. Ein bedeutender Schritt auf dem Weg zum Grünen Stahl, den die voestalpine Tubulars und Innofreight mit dem H2Tainer gemeinsam gehen.



Konzept für die Produktion, Lagerung und Transport von Wasserstoff mit dem H2Tainer

**Innofreight**  
unterstützt die  
Industrie bei der  
Transformation

Sicherheit  
fungiert als  
wichtiger  
Antrieb vieler  
Innovationen



# Gamechanger für die Holz- und Papierindustrie

Heute in einer Vielzahl an Branchen verankert, liegen die Wurzeln von Innofreight im Holztransport. Dahingehend markierten die Jahre 2004/05 einen echten Meilenstein, als die noch heute starke Partnerschaft mit Paperholz Austria, Sappi und der ÖBB Rail Cargo Group den WoodTainer XXL hervorbrachte – das erste Behältersystem aus dem Hause Innofreight. Entwickelt für den Transport von Holzhackgut, war der WoodTainer XXL auch in puncto Sicherheit eine deutliche Verbesserung gegenüber den zuvor eingesetzten konventionellen Eisenbahnwaggons. In Kom-

bination mit der eigens dafür entwickelten Staplerdrehentladung – und ab 2007 auch mit der ersten stationären Entladeanlage in Pöls – entwickelte sich dieses Konzept deshalb schnell zum europäischen Standard für Holzhackschnitzel und Biomasse.

Heute ist die Kombination aus leistungsfähigen Spezialcontainern, besonders leichten InnoWaggons und der entsprechenden Entladelösung ein wichtiger Beitrag zur Dekarbonisierung etlicher Industriezweige, die vom InnoWorld-Mitglied inno4wood mit viel



20 Jahr-Jubiläum des WoodTainer-Systems bei Sappi in Gratkorn, Österreich



Video  
WoodTainer

20  
Jahre

Innofreight  
WoodTainer  
System



ab 2003

Entwicklung WoodTainer  
und Drehentladestapler



2005

Inbetriebnahme WoodTainer XXL  
und Drehentladestapler



2007

Inbetriebnahme  
Stationäre Entladeanlage



2008

WoodTainer XXXL



2025

Elektrischer Drehentladestapler



2025

80 ft InnoWagon

innofreight

XXL 46 m<sup>3</sup> XXXL 57 m<sup>3</sup>

3 - 5 Min 2 Min

inno4wood



Expertise und Hingabe vorangetrieben wird. Dieses Joint Venture von Innofreight und der Holzeinkaufsgesellschaft Wood & Paper kümmert sich um Vertrieb, Markterschließung, Einkauf von Traktion, Disposition und Zugplanung sowie um die Reklamationsbearbeitung. Allein in Tschechien – wo inno4wood sieben Terminals betreibt – werden 60 Prozent aller Holztransporte, die auf der Bahn stattfinden, von Mitgliedern der InnoWorld durchgeführt.

Im Zentrum dieses umfangreichen Angebots steht stets der richtige Aufbau – etwa der WoodTainer XXL oder sein noch größerer Bruder, der WoodTainer XXXL. Mit einem Ladevolumen von 57 m<sup>3</sup> ist er der größte Container dieses Systems und ermöglicht pro 60 ft Standard-Containertragwagen den Transport von bis zu 65 Tonnen Biomasse oder Hackschnitzeln. Bei einem Ganzzug steigt das Ladevolumen von 3.915 m<sup>3</sup> auf 4.959 m<sup>3</sup> – ein Anstieg von mehr als 26 Prozent und ein Beweis für die Kombination aus optimaler Zuladung und minimierten Zuglängen.

Zusätzlichen Rückenwind erhält der Holztransport auf der Schiene durch die steigende Nachfrage nach Biomasse, vor allem aus Osteuropa und im skandinavischen Raum – und durch technologische Fortschritte: zum einen durch den neuen 80 ft InnoWaggon, ideal auf die Anforderungen des Biomassetransports zugeschnitten und mit einem Zuladungsplus von 10 bis 15 Prozent ausgestattet, zum anderen durch den Semmering-Basistunnel. Derzeit noch durch das Streckenprofil limitiert, werden künftig doppelt so schwere Züge die Strecke bewältigen können. Mit der Inbe-

triebnahme im Jahr 2030 werden Güterzüge mit einer Länge von bis zu 750 Metern und bis zu 4.000 Tonnen Gewicht den Tunnel passieren können – eine deutliche Verbesserung für den Güterverkehr.

Wie akribisch die Konstruktion von Innofreight-Aufbauten vonstattengeht, zeigt das Smart GigaWood-System. Das „smart“ steht dabei sowohl für die technologischen Fortschritte im Bereich der Digitalisierung als auch für jene in puncto Konstruktion. Jeder Zentimeter wird genutzt, um die Transportkapazität zu maximieren und mehr Holz effizient auf die Schiene zu bringen. Daraus resultiert dank hohem Ladevolumen und hoher Zuladung ein echter Gigant auf den Schienen, der in enger Zusammenarbeit mit den Kund:innen entwickelt wurde. Dank der optimalen Ausnutzung des Lichtraumprofils und des geringen Eigengewichts steigt die Zuladung um rund 30 Prozent gegenüber herkömmlichen Holzwaggons – ein 2x45 ft InnoWagon erreicht so bis zu 144 Tonnen. Zusätzlich erhöhen hochfeste Rungen und Stirnwände die Arbeitssicherheit, da auf Spanngurte verzichtet werden kann. Das damit verbundene schnellere Be- und Entladen ermöglicht eine signifikante Optimierung der gesamten Logistikkette.

Je nach Anzahl der Rungen variiert die Holzlänge, wobei das Smart GigaWood-System für den Transport von zwei Meter langem Rundholz ebenso ausgelegt ist wie für fünf oder sechs Meter langes Rundholz. Die maximale Länge für das zu transportierende Holz beträgt dank des modularen Systems sogar zwölf Meter. Speziell für den Transport von

vier bis sechs Meter langem Rundholz ist der Smart GigaWood 5x5 konzipiert; dabei bietet er eine attraktive Kombination aus Zuglänge, Ladevolumen und Zuggewicht. Pro 2x45 ft InnoWagon können bis zu 124 Festmeter Rundholz befördert werden. Wie für alle Lösungen aus dem Hause Innofreight gilt: Der Smart GigaWood wird immer an die Wünsche der Kund:innen und an das jeweilige Umfeld angepasst. In Skandinavien werden beispielsweise stärkere Bremsen verbaut, um den niedrigen Temperaturen zu trotzen und Hitze besser abzuleiten – besonders gefragt etwa in Schweden, wo der Smart GigaWood bereits seit vielen Jahren im Einsatz ist und den Sprung zum Marktführer längst geschafft hat.

Als sehr robust bekannt, eignet sich der Smart GigaWood ideal für das dortige Klima, weshalb mit SCA auch der größte private Waldbesitzer Europas auf dieses System vertraut. Die positiven Erfahrungen führen zu Folgeaufträgen; deshalb verkehrt die schwedische Variante des 2x40 ft langen Smart GigaWood – ausgestattet mit einem größeren Lichtraumprofil – auch im Auftrag von ProTrain für Holmen. Als künftiges Einsatzgebiet gilt außerdem Finnland: Ausgestattet mit demselben Lichtraumprofil, aber einer anderen Spurweite, kann das neu entwickelte InnoBogie dabei helfen, auch diesen Markt zu erschließen.

Im Sinne einer immer stärker nachgefragten Kreislaufwirtschaft wurde das Smart GigaWood-System um die Round & Sawn-Variante ergänzt. Sie kombiniert das hohe Ladevolumen der Smart GigaWood-Serie mit der Möglichkeit zum Transport von Schnittholzpaketen, um Leerfahrten zu minimieren. Mit



Entladung eines Smart GigaWood Sweden



Smart GigaWood im Einsatz für UPM Biochemicals, Deutschland

gerade konstruierten Rungen für den kombinierten Verkehr optimiert, erhöht der Smart GigaWood Round & Sawn die Auslastung deutlich: Pro 2x45 ft InnoWaggon können 25 Prozent mehr Rundholz transportiert werden, während auf der Rückfahrt 191 Kubikmeter Schnittholz Platz finden. Bei 23 Doppelwagen mit einer Gesamtlänge von bis zu 650 Metern ergibt sich eine erhebliche Leistungssteigerung – ein Ganzzug löst im Schnitt 85 Lkw-Fahrten ab. Gleichzeitig sorgt die gerade Runnenkonstruktion für zusätzliche Flexibilität, da auch klassische ISO-Seefrachtcontainer transportiert werden können.

Ein Doppelwagen fasst mehr als 120 Festmeter Rundholz und eröffnet durch die modulare Bauweise neue Möglichkeiten – nicht nur

in der Holzbranche. Auch Stahl-, Beton- oder Fertighausindustrie profitieren von der Kombination aus hoher Zuladung, reduzierten Leerfahrten und effizientem Rundlauf zwischen Werken und Häfen.

Ganz im Zeichen der Effizienz steht das OpenSideTainer-System, das den Warentransport in beide Richtungen optimiert und je nach Ladegut seine spezifischen Vorteile ausspielt. Der OpenSideTainer XX20 ermöglicht gleichermaßen den Transport von Schütt- wie auch Stückgütern. Im Alltag zeigt sich das etwa darin, dass in eine Richtung Recyclingholz befördert wird, während auf dem Rückweg Stückgüter oder Fertigwaren verladen werden – beides ohne jegliche Umbauarbeiten am Container.



Smart GigaWood Round & Sawn mit Seefrachtcontainer und Schnittholzpaketen



OpenSideTainer XX20

Möglich macht dies die durchdachte Konstruktion: Der Container verfügt sowohl über große seitliche Türen als auch über ein abhebbares HardTop-Dach. So können Stückgut, Fertigwaren oder Paletten seitlich mit dem Gabelstapler verladen werden, während Schüttgüter von oben mithilfe eines Schaufelbaggers oder Förderbands eingeladen werden.

Für die Entladung stehen zwei Varianten zur Verfügung: entweder über eine stationäre Entladeanlage oder mithilfe des Drehentlasters, der das HardTop automatisch anhebt und einen schnellen, sicheren und effizienten Ablauf garantiert. Im Alltag kann ein Ganzzug mit 20 2x40 ft InnoWaggons mehr als 100 Lkw-Fahrten ersetzen – und sorgt damit nicht nur für ein effizienteres Handling am Werksgelände, sondern auch für eine deutlich bessere Planbarkeit der Transporte sowie einen einfacheren Umgang mit den Containern.

Primär für den Umschlag und Transport von Fertigwaren – vor allem aus der Holz- und Papierindustrie – ist hingegen der OpenSideTainer X40 ausgelegt. Für den intermodalen Verkehr entwickelt, verbindet er eine hohe Nutzlast mit flexiblen Be- und Entlademöglichkeiten und erreicht pro Container ein Ladevolumen von 65 m<sup>3</sup>. Der OpenSideTainer X40 fungiert als fahrendes Lager, schützt die Ware zuverlässig vor Witterungseinflüssen und ist für zusätzliche Terminaleffizienz sogar stapelbar.

Die beiden Planenseiten lassen sich durch horizontales Schieben leicht öffnen und schließen. Ergänzt wird das System durch waagerechte Aluminiumlamellen im Inneren sowie durch Verankerungen für Spanngurte am Bo-

den, die zusätzliche Stabilität und Ladungssicherheit bieten. Konzipiert für Stückgut, palettierte Ware – ein Container fasst 30 Europaletten – und leichte Güter, harmoniert der OpenSideTainer X40 besonders gut mit dem in Leichtbauweise gefertigten 80 ft InnoWagon. Im Zusammenspiel erreichen sie auf einer Länge von 80 ft eine Nutzlast von 58,5 Tonnen.

Das Be- und Entladen erfolgt durch die Vordertür oder seitlich mittels Gabelstapler; außerdem ist eine Entladung mittels Kippen möglich, womit etwa der Transport von Recyclinggütern aus der Holzbranche vereinfacht wird. Ein zusätzlicher Schritt, um die Zahl der Holztransporte – bereits heute sind hier 700 Doppelwaggons aus dem Hause Innofreight im Einsatz – weiter zu steigern.



OpenSideTainer X40 für den Transport von Fertigwaren

# Lösungen für die chemische Industrie

Chemische Güter erfordern eigens entwickelte Lösungen

Ursprünglich im Bereich des Holztransports beheimatet, hat Innofreight seinen Aktionsradius längst auf andere Branchen ausgeweitet. Besonders erfolgreich entwickelte sich die Zusammenarbeit mit dem deutschen Rohstoffunternehmen K+S Minerals and Agriculture, die 2018 an Dynamik gewann. Damals war K+S auf der Suche nach einer geeigneten Lösung für den Transport von salzhaltigem Wasser und fand diese im eigens konzipierten SurfaceWaterTank.

Binnen eines Jahres entwickelt und ausgeliefert, ist der von Innoduler gefertigte Container längst ein fester Bestandteil der Produktions-



SurfaceWaterTank-Instandhaltung bei IC ContServ in Vacha, Deutschland

prozesse von K+S. Ausgestattet mit einem optimierten Fassungsvermögen von bis zu 62.000 Litern pro Container, sind 420 Stück der 40 ft langen Behälter für K+S unterwegs. Der Transport auf der Schiene hat sich dabei klar gegen den Lkw durchgesetzt. Zum einen stünde eine vergleichbare Menge an Lkw samt Personal gar nicht zur Verfügung, zum anderen würde diese enorme Anzahl das Straßennetz massiv überlasten.

Die Übergabe des 420sten Containers im Herbst 2024 war aber keinesfalls ein Schlussstrich, sondern vielmehr der Auftakt für weitere innovative Projekte. Nur acht Monate später wurde diese Partnerschaft um ein leistungssstarkes Produkt reicher: den ChemieTainer für den Transport von unterschiedlichen Düngersorten. Übergeben wurde die erste Tranche am deutschen Standort Werra, wo das traditionsreiche Rohstoffunternehmen K+S jährlich 20 Millionen Tonnen Rohsalz fördert.

Der ChemieTainer, ausgelegt für den Transport von Massengütern im kombinierten Verkehr, schließt eine Lücke in der Logistikkette von K+S und bietet gleich mehrere Vorteile. Zum einen kann der ChemieTainer – anders als der Lkw – auch in den Nachtstunden beladen werden, zum anderen passen in einen einzigen Container knapp 33 Tonnen Dünger.

Mittels Intermodalverkehr transportiert K+S mit jedem Ganzzug 1.500 Nettotonnen in Richtung Polen; dort werden die Container am Terminal umgeschlagen und per Lkw an die einzelnen Kund:innen verteilt. Ausgestattet mit einer langlebigen Innenbeschichtung, erfüllt der 20 ft lange ChemieTainer die höchsten Anforderungen für den Transport von chemischen Gütern. Gleichzeitig wird das Beladen durch ein pneumatisch gesteuertes Schwenkdach nicht nur einfacher, sondern auch sicherer. Die Entladung erfolgt am Lkw mittels Heckklappe durch Abkippen.

Die Transportsteuerung liegt in den Händen der Innofreight Transportlogistik, einem Mitglied der InnoWorld, die sich verstärkt als Komplettanbieter positioniert. Nur wenige Kilometer vom Standort Werra entfernt, kümmern sich die Fachkräfte von IC ContServ in Vacha um die laufende Wartung von SurfaceWaterTank und ChemieTainer, um einen kontinuierlichen Betrieb auf der Schiene zu ermöglichen.

Diese Zuverlässigkeit spielt auch für die Werke von Kronospan eine wesentliche Rolle, das gemeinsam mit Innofreight unter dem Dach von Malta Multi Modal zusammenarbeitet. Weltweit führend im Sektor der Holzwerkstoffplatten, ist Kronospan auf eine funktionierende Kreislaufwirtschaft angewiesen, um etwa Leim, Holz oder Halb- und Fertigprodukte zwischen den einzelnen Werken in Deutschland, Österreich oder Luxemburg zu befördern. Auch an anderen Kronospan-Standorten wie in Italien, Kroatien, Bulgarien oder Rumänien ergeben sich im stark vernetzten Konzern unterschiedliche Anforderungen für



SurfaceWaterTank auf 2x40 ft InnoWaggon

den Transport von Recyclingholz oder Leim, die Innofreight allesamt bewältigen kann.

Das modulare InnoWaggon-System ermöglicht im Verbund mit verschiedenen Containern und Aufbauten – wie dem Smart GigaWood für Rundholz, dem OpenSideTainer XX20 oder X40 sowie dem SlurryTainer für Leim – in Form eines modularen Ganzzugs eine flexible Kombination, die Tag für Tag anders aussehen kann.



Umschlag ChemieTainer auf den Lkw für die letzte Meile bis zum Kunden



Größere Distanzen erfordern neue Konzepte und Lösungen

# Intermodale Lösungen für die Baustoff-Branche

Die Baustoffbranche steht durch ihre hohe Materialintensität und den damit verbundenen Transportbedarf vor besonderen Herausforderungen. Immerhin werden bis 2050 rund 70 Prozent der Weltbevölkerung im urbanen Raum leben: ein enormer Auftrag für die gesamte Branche. Um den steigenden Anforderungen gerecht zu werden, müssen Logistikketten neu gedacht werden. Entscheidend sind dabei eine effiziente Ressourcennutzung, die Reduktion von CO<sub>2</sub>-Emissionen sowie die konsequente Umsetzung umweltschonender Lieferketten, fließen doch auch die Transportprozesse in die CO<sub>2</sub>-Bilanz mit ein. Eine

Schlüsselrolle spielt vielerorts der intermodale Verkehr, der Schiene und Straße intelligent verbindet und so sowohl ökologische als auch wirtschaftliche Vorteile erzeugt. Innerhalb der Innofreight-Gruppe ist hier mit InnoRiedel ein absoluter Experte für den intermodalen Verkehr beheimatet.

Aus der Kombination dieser Verkehrsträger resultiert der Wunsch der Unternehmen nach einer möglichst hohen Zuladung, einer individuell zugeschnittenen Lösung zur Be- und Entladung sowie dem Zusammenspiel aus Containern und InnoWaggons. Vielfach spielt auch das Umfeld eine wesentliche Rolle – so etwa bei der Entwicklung des CityLogistics XL, ideal geeignet für den Transport von Schüttgütern wie Naturgips, Baustoffen, Erdaushub oder Bauschutt. Speziell für den urbanen Bereich konzipiert, soll er die städtische Infrastruktur entlasten und ebenso die Versorgungsqualität in den Städten erhöhen.

Aus diesem Grund ist der CityLogistics XL ein wesentlicher Bestandteil des intermodalen Naturgips-Projekts, das Innofreight gemeinsam mit Knauf umsetzt. Der Waggon mit vier 20 ft langen Containern erzielt eine maximale Nutzlast von 137,7 Tonnen, verfügt zum optimalen Schutz von Umwelt und Bevölkerung über eine Plane – um etwaige Teilchen im Container zu behalten – und wurde für den

intermodalen Transport optimiert. Damit harmoniert er sowohl mit kurzen Lkw-Sattelaufiegern als auch mit dem gewichtsoptimierten 2x40 ft InnoWagon.

Wo keine Lösung für den kombinierten Verkehr gewünscht ist, hat sich das MonTainer-System bewährt. Es optimiert den Transport von schweren Schüttgütern, besteht aus leistungsfähigen Spezialcontainern, besonders leichten InnoWaggons und der passenden Entladelösung. Sowohl beim CityLogistics XL als auch beim MonTainer-System ist die Entladung mittels Drehentladestapler oder stationärer Entladeanlage möglich.

## Intermodaler Zementtransport

Die deutschsprachigen Ballungsräume wachsen stetig, und mit ihnen die Nachfrage nach Zement. Im Gegenzug verändert sich mit der Transformation der Stahlindustrie hin zu klimafreundlicheren Produktionsprozessen allerdings die Rohstoffversorgung. Materialien wie Hütten schlacke stehen künftig nur noch eingeschränkt zur Verfügung. Parallel dazu nimmt die Zahl der Produktionsstandorte in Europa ab, was längere Transportwege zur Folge hat. Diese Entwicklung erfordert neue Lösungswege für die Herstellung und den Transport von Zement, der vermehrt auf die Schiene verlagert wird. Um das Fehlen eines direkten Gleisanschlusses zu kompensieren und den Einsatz auf Baustellen zu vereinfachen, bietet der CemTainer die passende Lösung.

Dieser speziell von Innofreight für den intermodalen Einsatz entwickelte Container ist optimal auf die Anforderungen im Zementtransport zugeschnitten. Auf einem 2x45 ft In-

noWaggon finden vier CemTainer Platz, wobei jeder einzelne Container 30 Tonnen befördern kann. So entsteht eine maximale Zuladung pro Zugmeter, welche die bestmögliche Nutzung der Schieneninfrastruktur sicherstellt. Zudem besteht die Möglichkeit der Zwischenlagerung, wodurch sich die Flexibilität in der gesamten Lieferkette erhöht und auch die Zahl der benötigten Lkw deutlich reduziert wird. Der geringe Zeit- und Flächenbedarf beim Umschlag zwischen Schiene und Straße trägt wesentlich dazu bei, die gesamte Logistik vom Schienen- über den Straßentransport bis hin zur Verladung kosteneffizienter und ressourcenschonender zu gestalten.

Die Beladung des CemTainers erfolgt über die beiden Luken mithilfe der Schwerkraft. Für die Entladung hingegen wird ein Betriebsdruck von bis zu 2 bar in den Container eingeblasen. Der Zement wird dadurch quasi verflüssigt,



CemTainer auf Lkw



CemTainer auf 2x45 ft InnoWagon für den Brenner Basistunnel, Österreich



CityLogistics XL mit neu entwickeltem FoldTop

was den Entladevorgang erheblich erleichtert und eine schnelle Entleerung durch Abkippen ermöglicht. Ein Container wird binnen 30 Minuten vollständig entleert.

Mit einer Länge von 22,5 ft zeigt sich demnach der CemTainer im urbanen Umfeld und auf Baustellen wendig und flexibel. Ein weiterer Vorteil liegt in der Möglichkeit der Kombination mit einem E-Lkw, wodurch auch die letzte Meile emissionsarm bewältigt werden kann, um einen wichtigen Beitrag zur Verbesserung der CO<sub>2</sub>-Bilanz in der Baubranche zu leisten. Allesamt Eigenschaften, die bereits heute von großer Bedeutung sind: Deshalb kommt der CemTainer beim Bau des milliardenschweren Brenner Basistunnels zum Einsatz, der den Schienengüterverkehr zwischen Österreich und Italien revolutionieren wird. Bei diesem Großprojekt spielt der CemTainer einmal mehr seine Stärken aus: Den Großteil der über 300 Kilometer langen Strecke legt der CemTai-

ner von den verschiedenen Zementwerken aus auf der Schiene zurück – nur den letzten Kilometer ab Stein am Brenner bewältigt er auf der Straße.

### Intermodaler Schüttgutverkehr

Der Gewinn des VCÖ-Preises im Herbst 2024 war ein Meilenstein in der Firmengeschichte von Innofreight. Die erfolgreiche Zusammenarbeit mit Knauf sorgte in der gesamten Baustoffindustrie für Aufsehen – und war zugleich der Startschuss für weitere vielversprechende Projekte: darunter auch jene mit Intercal.

Das in der Wietersdorfer Gruppe beheimatete Unternehmen verfolgt eine Wachstumsstrategie, will mehrere Standorte miteinander verknüpfen und setzt aus ökonomischen sowie ökologischen Gründen vermehrt auf die Bahn. Vom steirischen Peggau auswickelt Innofreight seit Sommer 2025 gemeinsam mit der ÖBB Rail Cargo Group den Transport von

20.000 Tonnen Branntkalk pro Jahr ins slowakische Košice ab. Bereits bei der Herstellung des Kalks wird zu großen Teilen auf fossile Brennstoffe verzichtet, als Energieträger kommt überwiegend Holzstaub zum Einsatz.

Ein derart wichtiger Rohstoff benötigt eine Logistikkette, die perfekt auf die Bedürfnisse der beteiligten Unternehmen zugeschnitten ist und laufend adaptiert werden kann. Die Beladung erfolgt aufgrund des fehlenden Gleisanschlusses mittels Dachluke am Lkw, bevor der Container nach nur wenigen hundert Metern mittels Drehentladestapler auf die Bahn umgeschlagen wird. Die Entladung findet dann am Werksgelände in Košice direkt am Gleis statt. Für den 22,5 ft langen MonTainer XXLL WSF kein Problem, vielmehr spielt er in dieser Konstellation seine Stärken aus.

Ausgelegt für 28,5 Tonnen pro Container machen die keilförmige Konstruktion und neu entwickelten Seitenklappen mit einer Neigung von 20 Grad die Entladung sowohl einfacher als auch sicherer. Die Beladung erfolgt über vier Dachluken; im Inneren ist der Rohstoff perfekt vor Nässe geschützt. Gleichzeitig optimiert der intermodale Container den Beladevorgang deutlich, verschafft zusätzliche Zeitfenster und reduziert die Anzahl an notwendigen Lkw merklich.

Pro Zug machen sich 36 Container mit einer Zuladung von 1.000 Tonnen auf den Weg in die Slowakei. Zukünftig soll dieses Transportsystem auf größere Mengen und weitere Zielregionen ausgedehnt werden, um in weiterer Folge auch an anderen Intercal-Standorten zum Einsatz zu kommen.



■ Montainer XXLL WSF für den Transport von Branntkalk



Montainer XM2000 mit Erdaushub in der Schweiz ■

■ Montainer XXLL WSF unterwegs für Intercal in Peggau, Österreich



Video Intercal

# Tag für Tag bewährt in der Stahlindustrie

Die Grundstoff-  
industrie benötigt  
besonders starkes  
Equipment

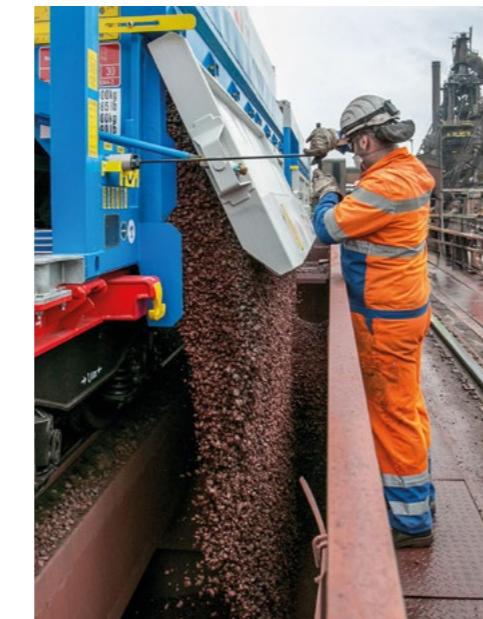
Als treuer Partner der Grundstoffindustrie ist die Zusammenarbeit von Innofreight mit der Stahlindustrie eine besonders intensive. Immerhin werden für die Herstellung von Stahl enorme Mengen an Erzen, Kohle, Koks, Kalkstein oder Eisenschwamm benötigt – und das kontinuierlich, damit die Hochöfen oder Direktreduktionsanlagen ohne Unterbrechung laufen können. Gleichzeitig fallen große Mengen an Zwischen- und Endprodukten wie Schlacke, Hüttensand, Halbzeuge oder fertige Stahlprodukte an, die ebenfalls zuverlässig

und zeitgerecht transportiert werden müssen. Da diese Rohstoffe und Produkte sehr voluminos, schwer und oft auch empfindlich sind, spielt die Logistik samt effizienter Be- und Entladung eine zentrale Rolle.

Schon kleine Verzögerungen können zu Produktionsstillständen führen, was in dieser Branche enorme Kosten verursacht. Hinzu kommt, dass viele Rohstoffe über große Entfernung transportiert werden – vom Hafen zum Werk, etwa mit einer 1.000 InnoWaggons



RockTainer ORE für voestalpine Donawitz, Österreich



Entladung RockTainer ORE

starken Flotte mit Erz und Kohle vom Hamburger Hafen aus mit DB Cargo zu den Stahlwerken von ArcelorMittal Eisenhüttenstadt, Salzgitter Flachstahl und voestalpine Linz.

Täglich ist die Stahlindustrie auf eine verlässliche, leistungsfähige und effiziente Logistik angewiesen, die große Mengen bewegt, kosten-effizient arbeitet und zugleich den steigenden Anforderungen an die CO<sub>2</sub>-Reduktion gerecht wird. Vielfach in Form einer funktionierenden Kreislaufwirtschaft, die Innofreight durch den Einsatz des modularen Systems und das permanente Erweitern seiner Aufbauten aktiv mitgestaltet. Auf diese Weise können die unterschiedlichen Stahlhersteller schnell auf Veränderungen im Markt reagieren.

Ob voestalpine, ArcelorMittal, Salzgitter Flachstahl oder Dillinger Hüttenwerke – sie alle vertrauen auf die Produkte von Innofreight. Europaweit sind mehr als 8.500 Container bzw. Aufbauten und 5.000 InnoWaggons für die Stahlindustrie unterwegs, etwa in Slowenien für den Transport von Eisenerz aus Koper für die voestalpine. Ohnehin ist die Zusammenarbeit zwischen Innofreight, der voestalpine und Staatsbahnen wie ÖBB Rail Cargo Group, SŽ-Tovorni und DB Cargo von gegenseitiger Wertschätzung geprägt, um die für Europa so wichtige Stahlbranche zu unterstützen.

Der erste große Meilenstein in der Zusammenarbeit zwischen Innofreight und der voestalpine wurde 2016 mit der Lieferung der ersten 2x40 ft InnoWaggons und RockTainer ORE für den Eisenerztransport an die ÖBB Rail Cargo Group erreicht. Ein Jahr später folgte die Ausstattung der slowenischen Staatsbahn

SŽ-Tovorni mit Equipment für Erztransporte nach Donawitz und Linz. 2017 wurde die Zusammenarbeit durch die Lieferung von Waggons, Containern und einer stationären Entladeanlage für Koks- und Kohletransporte weiter vertieft – und damit auch die Rolle als Vorreiter gefestigt. Seither wächst die Zahl der eingesetzten Einheiten stetig, wodurch die Werke heute den Großteil ihrer Rohstofftransporte mit Innofreight-Systemen abwickeln und wichtige Schritte auf dem Weg hin zur Dekarbonisierung zurücklegen.

Parallel dazu wird auch die Zusammenarbeit mit der voestalpine-Tochter LogServ gestärkt, um mit 30 Sets 2x30 ft InnoWaggons und RockTainer ORE den Eisenerztransport vom Erzberg nach Linz zu forcieren. In weiterer Folge ermöglicht die Kombination aus



RockTainer ORE im Steiermark-Design: Aus der Steiermark für ganz Europa

Single- und Doppelvariante eine noch bessere Ausnutzung vorhandener Gleislängen. Der Austausch bereits im Einsatz befindlicher Drehgestelle durch das InnoBogie wird das Laufverhalten verbessern und den Radverschleiß reduzieren.

Während der Rohstoff beim RockTainer ORE mittels Förderband über Wiegebunker direkt in den Container gelangt, erfolgt die Entladung über einen Tiefbunker. Jeder 30 ft RockTainer ORE verfügt über zwei getrennte Kammern mit pneumatisch betriebenen Klappen, die schnell, leise und materialschonend arbeiten. Die vereinfachte Bedienung erlaubt die Klappen mit nur einem Hebel einzeln, paarweise oder alle vier gleichzeitig zu öffnen. Dadurch werden die Arbeitssicherheit und der Komfort für die Bediener:innen erheblich gesteigert, während die gedämpfte Mechanik Verschleiß reduziert.



Montainer XML auf 2x30 ft InnoWaggon

Der RockTainer ORE eignet sich nicht nur für Eisenerz, sondern auch für Kalkstein, Koks oder andere Schüttgüter. Mit Planendach und Zusatzdichtungen können zudem feine oder nässeempfindliche Materialien wie Feinerz oder Titanerz transportiert werden. Ein Zug mit zehn 2x30 ft InnoWaggons und 20 RockTainern ORE transportiert bis zu 1.380 Tonnen Erz – dank Leichtbauweise können die längsten Ganzzüge sogar 3.700 Tonnen befördern. Deshalb wächst auch die Flotte an RockTainer ORE, welche die konstanten Rohstofflieferungen an die voestalpine von Hamburg nach Linz garantiert.

Ein wesentlicher Bestandteil der Rohstofflogistik ist das Montainer-System. Verfügbar in unterschiedlichen Längen und Höhen, ist es optimal auf das jeweilige Schüttgewicht abgestimmt – darunter Schüttgüter wie Erz, Kalkstein, Gips, Kohle oder Koks. In Kombination mit den InnoWaggons ermöglicht das Montainer-System eine hohe Nutzlast und stellt zugleich eine optimale Zuladung bei minimierten Zuglängen sicher. Auf Wunsch sind die Container mit einer Abdeckung für nässeempfindliche Schüttgüter ausgestattet, um den bestmöglichen Transport der Rohstoffe zu gewährleisten.

Die Entladung kann je nach Bedarf mobil mit Drehentladestaplern oder über eine stationäre Entladeanlage (SUM) erfolgen, wie es künftig innerhalb der SHS Stahl-Holding-Saar-Unternehmensgruppe in Dillingen der Fall sein wird, wo Innofreight neben der SUM auch die entsprechenden Waggons und Container für den Transport von Kohle von Rotterdam nach Dillingen bereitstellt. Ob Drehentladestapler

oder SUM – beide Systeme gewährleisten eine zuverlässige Logistik und Betriebssicherheit unter allen Bedingungen.

Obwohl die Stahlindustrie auf eine jahrhundertealte Tradition zurückblickt, erfordert die sich stetig verändernde Marktsituation kontinuierlich neue Lösungen – und macht die Branche damit besonders offen für Innovationen. Mit dem Wandel in der Rohstoffversorgung steigt etwa der Bedarf an speziellen Logistiklösungen.

Für die Stahlindustrie gilt Eisenschwamm (DRI) als Schlüsselrohstoff für die Produktion von Grünen Stahl. Um ihn vor Wasser und Sauerstoff zu schützen, wurde der DryTainer XM entwickelt. Der pyramidenförmige Container ist für staubende und nässeempfindliche Güter optimiert, erleichtert das Be- und Entladen und bewahrt die Materialqualität.



SUM ArcelorMittal Eisenhüttenstadt, Deutschland

Ein 2x30 ft InnoWagen fasst vier Container mit bis zu 140 Tonnen Nettozuladung. In Kombination mit stationären Entladeanlagen ermöglicht dies schnelle Abläufe, höhere Sicherheit und eine verlässliche Rohstoffversorgung. Neben DRI eignet sich der DryTainer XM auch für den Transport von Salz, Zementklinker oder Kalkprodukten.

Auch Wasserstoff gilt als zentraler Hoffnungsträger – ob in der Mobilität, in der Industrie oder bei der Stahlproduktion. Gemeinsam mit voestalpine Tubulars und HyCentA bringt Innofreight 2026 den 40 ft langen H2Tainer auf den Markt: stapelbar, intermodal einsetzbar und mit einer Kapazität von 1.900 Kilogramm Wasserstoff pro Doppelwagen ausgestattet. Der H2Tainer ermöglicht den sicheren Transport bei 500 bar Betriebsdruck, funktioniert auch ohne Gleisanschluss und kann als mobile Tankstelle eingesetzt werden.



Intermodaler Transport des H2Tainers



ScrapTainer XS30 im Einsatz für Saarstahl Ascaval, Frankreich



ScrapTainer X30 am neu entwickelten einteiligen 30 ft InnoWaggon

Der Innovationsgedanke der Stahlindustrie zeigt sich besonders dort, wo Unternehmen ihre Standorte vernetzen und Zwischenwerksverkehre effizienter organisieren. Vielfach passiert das im Einklang mit einer funktionierenden Kreislaufwirtschaft, indem anfallender Schrott als Grundlage für neue Produkte dient. So etwa auch in Frankreich, wo Saarstahl seine Werke in Hayange (Saarstahl Rail) und Valenciennes (Saarstahl Ascaval) miteinander verknüpft. Mithilfe des eigens dafür entwickelten 30 ft langen ScrapTainer XS30 werden Vorprodukte wie Blooms von Valenciennes nach Hayange transportiert, wo daraus neue Schienen gefertigt werden.

Auf der Rückreise nimmt der mit einem verschleißarmen Stahlboden versehene Container Stahlschrott mit, vielfach aus eigener Produktion, oder zunehmend Altschienen von den Kund:innen, die in Valenciennes wiederum zu neuen Vorprodukten verarbeitet wird. Daraus entsteht im Zusammenspiel mit dem ScrapTainer XS30 und dem leistungsstarken 2x30 ft InnoWaggon eine prozessoptimierte Lösung, die Ressourcen schont und dank der eigens angepassten Containerwände auch die Arbeitssicherheit deutlich erhöht.

Der neu entwickelte 30 ft lange ScrapTainer X30 basiert auf dem bereits etablierten ScrapTainer X40, einer leistungsstarken Transportlösung mit großem Ladevolumen und hoher Zuladung für den effizienten Schrotttransport. In Kombination mit dem neuen 30 ft InnoWaggon mit einer maximalen Zuladung von 70 Tonnen, eignet er sich ideal für den Transport von schweren, nässeunempfindlichen Schüttgütern wie eben Schrott. Die Be-

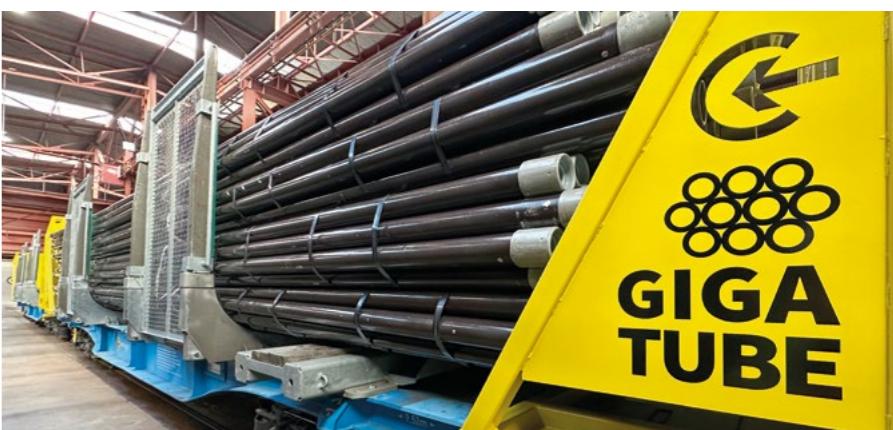
und Entladung erfolgen mittels Greifer oder Magnet – Eigenschaften, die alle ScrapTainer-Varianten miteinander teilen und die 2026 vermehrt auch in der deutschen Autoindustrie für schwere Schrottpakete zum Einsatz kommen werden.

Einen ähnlichen Ansatz verfolgt das BoxOn-Box-System, entwickelt für den Transport von HBI, Eisenerz, Kohle und eben Schrott. Nach der Entladung können diese 40 ft Container übereinandergestapelt werden, womit auf dem Rückweg am Waggon Platz für weitere Container und damit zusätzliches Material entsteht.

Die Vielseitigkeit des modularen Systems geht weit über den Transport von Rohstoffen und Schrott hinaus und beruht auf einer bewusst geringen Zahl unterschiedlicher Waggentypen. Während andere Hersteller mitunter bis zu 50 Varianten anbieten, überzeugt der InnoWaggon mit lediglich fünf Ausführungen – und gerade dadurch mit hoher Anpassungsfähigkeit quer durch die unterschiedlichen Branchen hindurch.

Ein Beispiel ist der GigaTube: Basierend auf dem für den Holztransport konzipierten Giga-Wood-System kommt dieser beim Transport von hochwertigen Stahlrohren zum Einsatz. Um die europäische Industrie mit Stahlrohren zu beliefern, wurde das GigaWood-System mit adaptierten Stirnwänden und Rungen ausgestattet. Auf einem 2x45 ft InnoWaggon können so 140 Tonnen Stahlrohre besonders effizient befördert werden, um – vielfach von den europäischen Häfen aus – ihre Weiterreise rund um den Globus anzutreten.

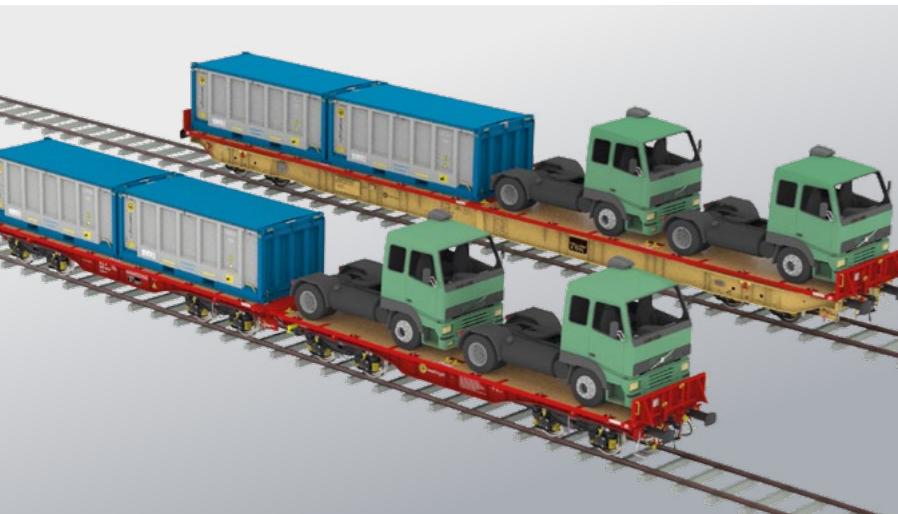
Auf demselben 2x45 ft InnoWaggon basiert das WireStanchion-System für den optimierten Schienentransport von 2 bis 3,6 Tonnen schweren Drahtrollen, die vielfach zwischen verschiedenen Werken zur Weiterverarbeitung bewegt werden. Das WireStanchion-System ermöglicht eine gestapelte Verladung der Drahtbündel in zwei Lagen, wodurch jeder InnoWaggon bis zu 50 Prozent mehr Nutzlast aufnehmen kann als herkömmliche Wagen. Ein 2x45 ft InnoWaggon fasst bis zu 38 Draht-



GigaTube-Waggon für den Transport von Rohren



WireStanchion-System unterwegs für SHS in Richtung Niederlande



HighPerformancePlate für den Transport von Fahrzeugen und/oder Containern

rollenbündel mit insgesamt 114 Drahtrollen, was einer Zuladung von 141 Tonnen entspricht. Beladen wird mit C-Haken oder Gabelstapler; dabei können selbst bis zu 500 °C heiße Drahtrollen ohne vorherige Wagenbewässerung verladen werden. Dank der stabilen seitlichen Rungen gelingt auch die Entladung einfach, sicher und schnell.

Ebenso wird das HighPerformanceBase mit dem 2x45 ft InnoWaggon kombiniert – eine flexible Verladebasis für schwere und lange Güter wie Pipelinerohre, Langstahlprodukte oder Betonfertigteile. Auf einem 2x45 ft InnoWaggon ermöglichen diese Aufbauten in Kombination mit dem DHATEC-System bis zu 147,5 Tonnen Nutzlast und die Verladung von acht Pipelinerothen. Dank geringem Eigengewicht, variabler Anpassung des DHATEC-Systems sowie einfacher Be- und Entladung per Kran oder Stapler bietet es eine sichere und effiziente Lösung im Schwerlasttransport.

Eine Neuentwicklung stellt das HighPerformancePlate dar, welches sowohl am 2x40 ft InnoWaggon als auch am 80 ft InnoWaggon eine universell einsetzbare Flachwagenbasis bietet. Klappbare Stirnwände ermöglichen das Befahren der Ladefläche über eine Rampe bzw. zwischen den einzelnen Wagons. Integrierte Containerpins erlauben neben dem Transport von Fahrzeugen das Befördern von Containern. Dadurch ergibt sich ein effizientes System für die Kombination von unterschiedlichen Ladegütern.

Sicherheit und Effizienz stehen auch beim Transport von Schienen im Mittelpunkt, die mit dem TrackOnTrack-System auf mehreren 2x45 ft InnoWaggons transportiert werden. Mit diesem System lassen sich vier Lagen Schienen befördern; bei 20 Doppelwagen ergibt sich ein Nettogewicht von 1.940 Tonnen.

Während in der Vergangenheit vielfach Spezialkonstruktionen zum Einsatz kamen, bieten die innovativ ausgestatteten InnoWaggons mit Rungen deutlich mehr Flexibilität und Effizienz. Dieses Prinzip kommt für 25-, 60-, 108-, 120- oder gar 180-Meter-lange Schienen zum Einsatz. Vor allem das Verladen über die Kupplungen erfordert spezielles Know-how. In Kurven entstehende Kräfte werden durch die Innofreight-Technologie mit robusten Rungen und Holzauflagen zuverlässig abgeleitet.

Davon profitiert nicht nur das Transportgut, das sich während der Fahrt synchron bewegt, sondern auch das Fachpersonal bei der Verladung: Das leistungsfähige System spart Zeit und erhöht die Sicherheit, da weder das

manuelle Anlegen von Gurten noch das Einfetten der Ladeschwellen erforderlich ist. Dass sich mit diesem System neben Schienen auch Holz und Rohre transportieren lassen, erhöht die wirtschaftliche Effizienz und schafft für die Partner:innen der Industrie einen spürbaren Mehrwert.

Die unterschiedlichen Längen der InnoWagon-Familie machen sich CoilPalette und StahlPalette zunutze. Die leichten 10 ft La-degestelle ermöglichen es den Kund:innen, selbst mit kürzeren Zuglängen eine besonders hohe Nutzlast zu erzielen. Beide Lösungen erreichen in Kombination mit den gewichtsoptimierten InnoWaggons eine besonders hohe Zuladung schwerer Halbzeuge und sorgen so für mehr Transportgewicht pro Zug oder verkürzte Zuglängen.

CoilPalette und StahlPalette sind ideal für den Transport von Brammen, Knüppeln, Rundblöcken oder Rohren und passen sich dank ihres modularen Systems flexibel an die jeweiligen Anforderungen an – vom 2x30 ft und 2x40 ft InnoWaggon für kürzere Güter bis zum 80 ft InnoWaggon für besonders lange Ladungen. Neben einer Holzauflage zum Schutz des Ladeguts stehen optional Abdeckbleche zum sicheren Begehen des Wagens, Greiferschutz, Spanngurte und anpassbare Rungenhöhen zur Verfügung.

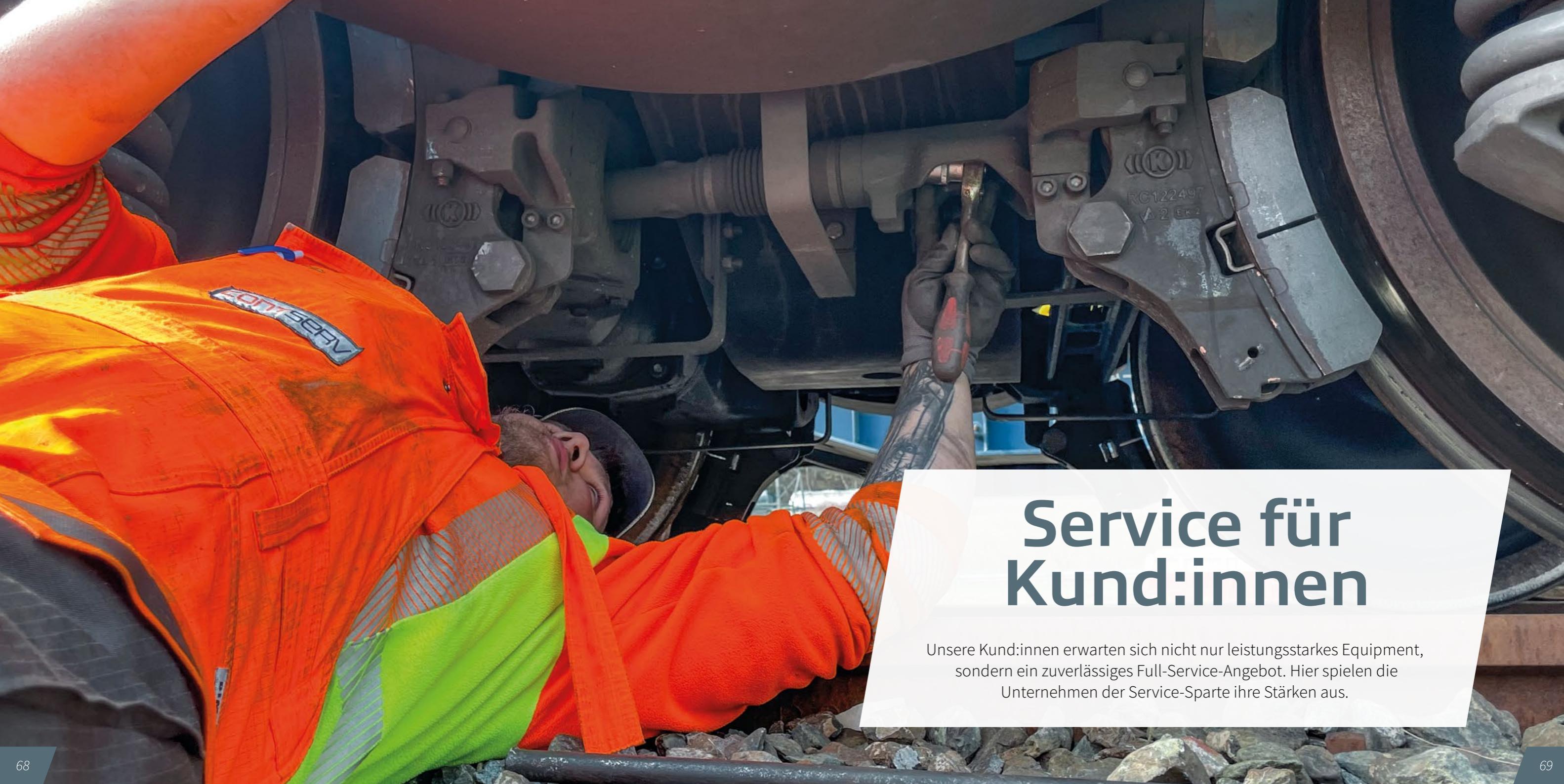
Die robuste Bauweise sorgt für geringen Wartungsaufwand, während einzelne Komponenten im Schadensfall schnell getauscht werden können. Beladen wird per Kran, Stapler oder Magnet, was eine sichere und effiziente Handhabung garantiert.



Langschienentransport für Saarstahl Rail mit dem TrackOnTrack-System, Frankreich



StahlPalette mit Rundblöcken auf 2x40 ft InnoWagon, Tschechien



# Service für Kund:innen

Unsere Kund:innen erwarten sich nicht nur leistungsstarkes Equipment, sondern ein zuverlässiges Full-Service-Angebot. Hier spielen die Unternehmen der Service-Sparte ihre Stärken aus.

# IC ContServ

IC ContServ übernimmt die Instandhaltung aller Aufbauten und Waggons

Eine effiziente Logistikkette besteht nicht allein aus Waggons, Containern und Entladelösungen. Sie setzt neben kontinuierlichen Innovationen auch auf ein hohes Maß an Know-how in der Instandhaltung. Dieses Fachwissen ist innerhalb der Innofreight-Gruppe bei IC ContServ gebündelt und garantiert den reibungslosen Betrieb des Equipments.

Ausgehend vom Terminal St. Michael in Österreich übernimmt IC ContServ sämtliche Service-, Refurbish- und Instandhaltungsarbeiten für die Produkte von Innofreight. Jährlich werden hier mehr als 1.500 Container gewartet,

zusätzlich werden über 300 Waggons pro Jahr mit neuen Aufbauten ausgestattet.

Das Leistungsspektrum umfasst Containerreparaturen, das Aufrüsten von Waggons, die Lagerung von Containern und Equipment sowie ein professionelles Warehouse- und Ersatzteilmanagement. Letzteres wird durch die enge Zusammenarbeit mit Innofreight optimiert, um möglichst schnelle Reparaturen zu ermöglichen. Ergänzt wird dieses Angebot durch ECM-zertifizierte Waggonwartung und einen mobilen Service, der eine flexible Betreuung direkt vor Ort gewährleistet.

**CONTSERV**



Pufferteller-Vermessung



Güterwagen-Neulackierung

Der Hauptsitz in St. Michael liegt direkt am Eisenbahnknotenpunkt und bietet ideale Anbindungen in alle Himmelsrichtungen. Dadurch können Aufbauten aus ganz Europa schnell zugeführt und serviciert werden. Ergänzt wird der Standort durch eine zweite Basis im deutschen Vacha, die auf die Instandhaltung von Waggons spezialisiert ist und sich auch um die 6-jährige Revision kümmert.

In Vacha decken die Mitarbeiter:innen sowie mehrere mobile Teams den mitteldeutschen Raum ab. Im Zusammenspiel mit dem Rohstoffunternehmen K+S wächst das Serviceangebot kontinuierlich. Mittlerweile umfasst das Angebot einen mobilen Service inklusive ECM 4-Zertifizierung, die Reparatur von Containern sowie die Wartung von Waggons – und stellt damit eine umfassende Betreuung aus einer Hand sicher. Künftig wird dies durch den Aufbau einer neuen Werkstatt für die Waggoninstandhaltung noch effizienter möglich sein.

Die Philosophie von IC ContServ lautet: Je besser Container und Waggons serviciert werden, desto länger bleiben sie einsatzfähig. Beschädigte Container werden daher durch gezielte Service-, Refurbish- und Instandhaltungsarbeiten umfassend erneuert. Dies verlängert die Lebensdauer der Aufbauten erheblich, senkt Kosten und leistet einen wesentlichen Beitrag zu einer nachhaltigeren Nutzung von Ressourcen.

Darüber hinaus stellt IC ContServ seine Expertise auch anderen namhaften Wagenhaltern zur Verfügung, die als externe Kund:innen gerne die umfangreichen Leistungen in Anspruch nehmen.



Vorbereitungen für die Montage von Rungen auf einem InnoWagon



IC ContServ-Team in Vacha, Deutschland

# Innofreight Rail Operations

Innofreight Rail Operations sorgt für die optimale Verfügbarkeit der Wagenflotte

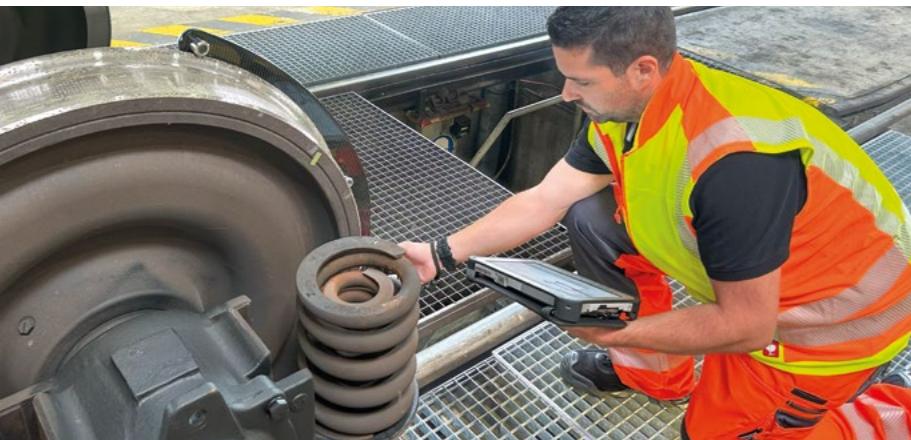
Wie umfangreich das Serviceangebot innerhalb der InnoWorld aufgestellt ist, zeigt das Beispiel Innofreight Rail Operations. Gründet Mitte 2024, kümmert sich dieses Unternehmen um die operative Betreuung von Waggon und Containern sowie um die Durchführung mobiler Serviceleistungen im Rahmen des ECM-Spektrums (Entity in Charge of Maintenance).

Das breite Aufgabengebiet umfasst die Administration der gesamten Fahrzeugflotte, die Weiterentwicklung der IT-Systemadministration sowie die Verwaltung von Mess- und Prüfequipment. Hinzu kommen das zentrale Ersatzteilmanagement, die Abnahme von Neuproduktionen und das Reklamationsma-

nagement. Ergänzt wird das Portfolio durch die Abwicklung von Projekt-Rückführungen und Übergaben, die Wahrnehmung der Halterfunktion sowie die Administration weiterer ECMs innerhalb der Innofreight-Flotte.

Im Instandhaltungsbereich kooperiert Innofreight Rail Operations mit lokalen Werkstätten, die Arbeiten gemäß ECM-Zertifizierung übernehmen. Das vierstufige ECM-System trägt durch die klare Zuordnung von Zuständigkeiten – von der Überwachung bis zur Durchführung der Wartung – wesentlich zur Sicherheit, Verfügbarkeit und Langlebigkeit der Güterwagenflotte bei. Auf diese Weise unterstützt Innofreight Rail Operations die Kolleg:innen aus Sales & Service, die ihren Kund:innen dadurch ein lückenloses Leistungspaket bieten können.

Alle Waggons müssen sich turnusmäßig einer Revision im Sechsjahresrhythmus unterziehen. Abhängig von der Laufleistung ist in bestimmten Fällen auch eine Verlängerung auf acht oder mehr Jahre möglich – stets ohne Abstriche bei der Sicherheit. Der Vorteil für die Kund:innen liegt auf der Hand: längere Einsatzzeiten, reduzierter Wartungsaufwand und damit minimierte Stillstandsduern. Immerhin spielt die Betriebssicherheit eine wesentliche Rolle, wenn es darum geht, Güter verlässlich auf der Schiene zu transportieren.



Radsatz-Vermessung

# Innofreight Asset Management

Damit tausende InnoWaggons quer durch ganz Europa unterwegs sein können, braucht es eine zentrale Schnittstelle. Bei Innofreight übernimmt diese koordinierende Rolle das Asset Management, das die direkte Verantwortung für das gesamte Equipment trägt und sich täglich mit Kolleg:innen aus den unterschiedlichen Bereichen austauscht.

Im Mittelpunkt dieser Zusammenarbeit stehen stets die Kund:innen und die Frage, wie sich dessen Anforderungen am besten erfüllen lassen. Sobald das Team von Sales & Service eine Anfrage an Land zieht, prüft das Asset Management den bestehenden Fuhrpark und beleuchtet dabei auch die kommerzielle Perspektive: Welche Waggons und Aufbauten sind aktuell verfügbar? Und wie lassen sie sich – falls nötig – dank des modularen Systems rasch anpassen?

Existiert eine Lösung noch nicht, entstehen im Zusammenspiel mit den Konstrukteur:innen rasch entsprechende Konstruktionszeichnungen und Prototypen – etwa der neu konzipierte ScrapTainer XS30, der 2025 für eine funktionierende Kreislaufwirtschaft in der Stahlindustrie entwickelt wurde. In enger Abstimmung mit IC ContServ, Innofreight Rail Operations und den firmeneigenen Speditionen werden die Systeme anschließend umgerüstet, geprüft und in Betrieb genommen.

Das Asset Management verbindet die einzelnen Glieder der Logistikkette



Das Asset Management kümmert sich um die Bereitstellung des Equipments

Innofreight IT Solutions kümmert sich um die Digitalisierung der Flotte und die interne IT

# Innofreight IT Solutions

Die Mission von Innofreight, europäische Regionen miteinander zu verbinden, zeigt sich auch im Bereich IT, wo im InnoPark Bruck sämtliche Fäden rund um Hard- und Software für alle Standorte zusammenlaufen. Die Systemadministration sorgt für die operative Umsetzung strategischer Vorgaben und schafft damit vor allem Kontinuität und Planungssicherheit.

Von IT-Einkauf und Onboarding bis zu Schulungen im Bereich IT-Sicherheit deckt Innofreight IT Solutions alle wesentlichen Aufgaben ab. Ein besonderes Augenmerk liegt darauf, gewonnene Erkenntnisse gruppenweit nutzbar zu machen und Synergieeffekte zu schaffen. Da die Unternehmensgruppe stetig wächst, erweitert sich auch der Zuständigkeitsbereich kontinuierlich – und das IT-Know-how aus Bruck ist europaweit gefragt.

Neben der klassischen Systemadministration bildet die Digitalisierung einen zweiten Schwerpunkt. Die InnoWaggons sind mit GPS-Sensoren von Nexxiot ausgestattet, um Standort, Laufleistung und Schockereignisse zu erfassen. Dabei werden Sensorfunktionallität, Batteriestatus und eine etwaige Blackbox-Verzögerung permanent registriert. Diese Daten ermöglichen eine vorausschauende Instandhaltung und sichern die optimale Verfügbarkeit der Flotte; gleichzeitig werden fes-

te Revisionen im Sechsjahresrhythmus durch ein laufleistungsbasiertes Modell ersetzt, das sich mitunter bis auf zwölf Jahre strecken lässt. Immerhin hängen die Intervalle nicht nur von der Kilometerleistung ab, sondern ebenso von den transportierten Materialien, den Streckenzuständen sowie den Be- und Entladebedingungen.

Grundsätzlich gilt: Je niedriger die Laufleistung, desto länger der Revisionszyklus – und desto höher die Verfügbarkeit der Fahrzeuge. Gleichzeitig verändern sich die Wartungskosten in Abhängigkeit von der tatsächlichen Laufleistung massiv, womit sich klare wirtschaftliche Vorteile ergeben.

Gesteuert wird dieses Serviceangebot über die Innofreight-OS-Plattform, die zugleich eine ganze Reihe an Prozessen entlang der gesamten Logistikkette verbessert. Ein Beispiel ist die ConfigCheckApp, die analoge Dokumentationsprozesse vollständig digitalisiert. Beim Tausch von Aufbauten werden Container- und Wagennummern per Foto erfasst und automatisch ins System übertragen, um dort archiviert zu werden. Eventuelle Schäden lassen sich ebenso dokumentieren, was neben einer höheren Datenqualität auch zu mehr Transparenz und Kontrolle führt. Schreib- und Tippfehler werden so deutlich reduziert.



Innofreight OS im Einsatz

# Geminos Anlagenbau

Das Verknüpfen von Informationen ist auch innerhalb von Geminos von enormer Bedeutung. Seit Anfang 2023 Teil der InnoWorld, fungiert Geminos als zentraler Partner im Bereich Elektrotechnik – von der Planung über das Engineering bis hin zur laufenden Betreuung im täglichen Betrieb. Im Mittelpunkt der Zusammenarbeit stehen die Erprobung neuer Ideen und Prototypen, die Optimierung bestehender Systeme sowie die Fehleranalyse und -behebung.

Ursprünglich in der Automatisierungstechnik, Qualitätssicherung – darunter fällt etwa die Überprüfung von elektrischen Geräten und Anlagen – und im Projektmanagement beheimatet, hat sich Geminos zunehmend auf die Modernisierung industrieller Anlagen spezialisiert. Heute liegt der Fokus zusätzlich auf der Automatisierung von Sonderanlagen, der Datenaufzeichnung und -verarbeitung sowie auf Service und Wartung komplexer Industrieesysteme. Darunter fallen etwa die stationären Entladeanlagen (SUM), die Innofreight für die kontinuierliche Entladung von Rohstoffen entwickelt hat.

Seine Stärken bringt Geminos beim Schaltschrankbau, bei der Programmierung, beim Verlegen der Kabeltrassen sowie bei Inbetriebnahme und Wartung ein. Dieses umfangreiche Angebot sorgt für messbare

Effizienzsteigerungen und eine weitere Prozessoptimierung – etwa bei der Errichtung der neuen SUM in Dillingen oder bei der Entwicklung von Deckelhebern für den DryTainer oder das HardTop-Dach, um den Transport von DRI oder Biomasse zu erleichtern.

Gefragt ist das Know-how von Geminos überall dort, wo ein nahtloser und störungsfreier Produktionsablauf entscheidend ist – so auch bei InnoWay in Triest. Hier verantwortet Geminos die Automatisierung der Abläufe zwischen den einzelnen Schweißstationen in der InnoBogie-Produktion.

In enger Zusammenarbeit mit den Kolleg:innen von Innoduler werden die Bauteile entlang von sieben automatisierten Schweißzellen und bis zu 15 Arbeitsvorbereitungsstationen – etwa beim Punktschweißen – präzise weitertransportiert. Dies umfasst den gesamten Materialfluss von Einzel- über Halbfertig- bis hin zu Fertigteilen, einschließlich der Weiterleitung zur Sandstrahl- und Lackierstation.

In einem weiteren Entwicklungsschritt könnte dieses Fachwissen künftig auch beim automatisierten Schweißen der Waggonrahmen zum Einsatz kommen, um den Weitertransport der Baugruppen zwischen den Stationen zu optimieren.



SUM-Drehgerät



# Innofreight Equipment

Auf den kommenden Seiten finden Sie die Innofreight-Produktpalette. Verschaffen Sie sich einen Überblick über das vielfältige Equipment und die unterschiedlichen Anwendungsfelder.

Produktvideo



# InnoBogie

Das InnoBogie ist das weltweit modernste und leichteste Drehgestell für Güterwagen. Es setzt neue Maßstäbe in Haltbarkeit, Geräuschreduzierung und bei der automatisierten Produktion.

Eisenbahnunternehmen, die ihre Leistung steigern, Kosten senken und in eine nachhaltigere Zukunft investieren möchten, haben mit dem InnoBogie die Möglichkeit, ihre Flotten mit diesem innovativen Drehgestell aufzurüsten.

## Technische Daten

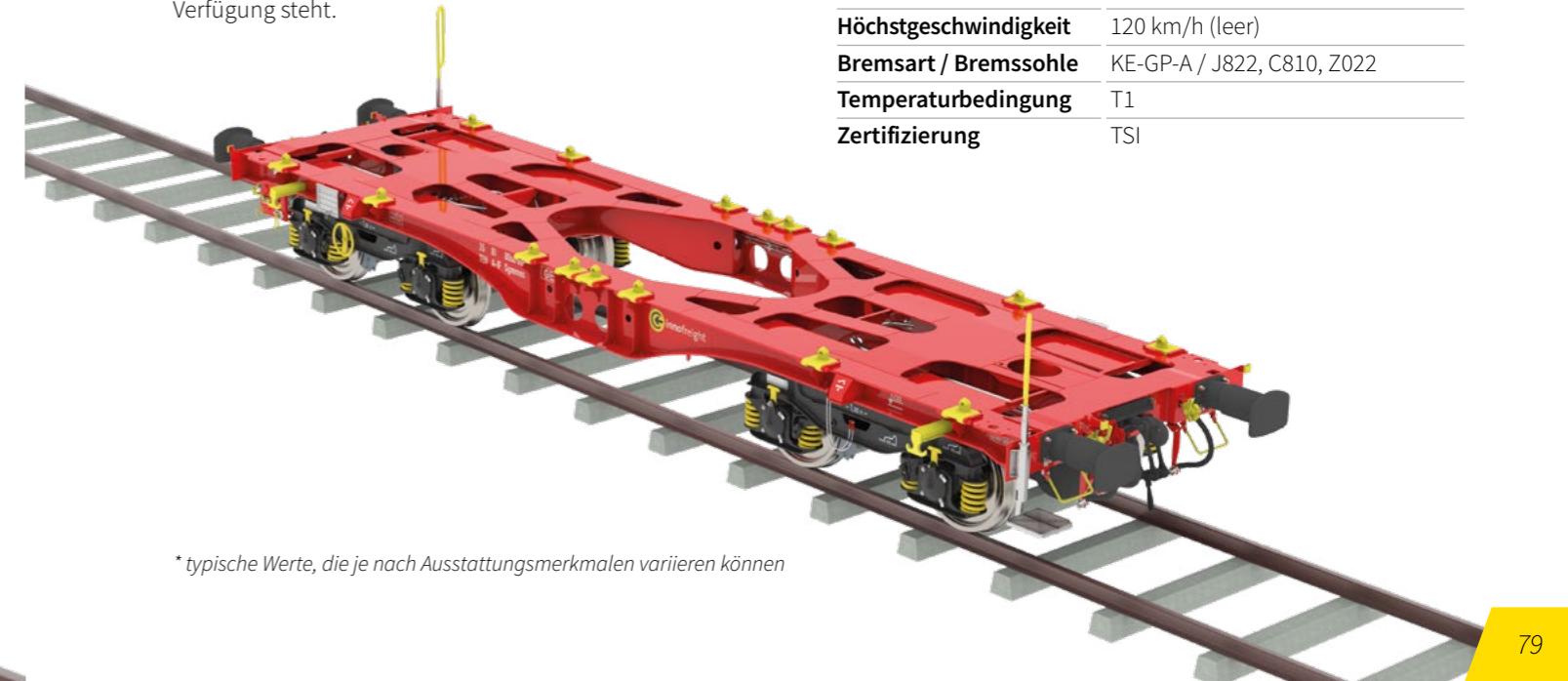
	Y25 Lsif-C-K	Y25 Lsif-C-K	Y25 Lsi-C-K
<b>Max. Achslast</b>	22,5 t		
<b>Max. Geschwindigkeit</b>	100 km/h beladen / 120 km/h unbeladen		
<b>Lichtraumprofil</b>	Gl1 & Gl2 gemäß EN 15273		
<b>Höhe Drehpfannenmitte</b>	925 +3/-5 mm		
<b>Abmessungen (L x B)</b>	2.776 x 2.359	2.776 x 2.342	2.776 x 2.342 mm
<b>Achsstand</b>	1.800 mm		
<b>Bremse</b>	Knorr CFCB Kompaktbremse		
<b>Bremstyp</b>	1 x Bgu mit automatischer Bremskraftregelung		
<b>Handbremse</b>	ja	ja, mit 90° Getriebe	nein
<b>Eigengewicht</b>	4.025 kg	4.015 kg	3.975 kg
<b>Raddurchmesser</b>	920 mm (min. 840 mm)		
<b>Spurweite</b>	1.435 mm (in Vorbereitung: 1.668 mm / 1.524 mm)		
<b>Zertifizierung</b>	TSI-WAG		
<b>Temperaturbereich</b>	TX gemäß EN 50125		



# 30 ft InnoWaggon

Das jüngste Mitglied der InnoWaggon-Familie erfüllt den Wunsch nach einer funktionierenden Kreislaufwirtschaft. Der 30 ft InnoWaggon ermöglicht bei kleineren Mengen einen flexibleren Einsatz, ist ausgelegt für den Zwischenwerksverkehr und ideal mit dem ScrapTainer X30 oder dem RockTainer ORE kombinierbar.

Künftig in Triest gefertigt und ausgestattet mit dem InnoBogie, teilt der 30 ft InnoWaggon seine Stärken mit dem 2x30 ft InnoWaggon – erzielt aber einen zusätzlichen Vorteil. Die Single-Variante eignet sich vor allem für den Betrieb in Produktionsstätten, in denen aufgrund baulicher Gegebenheiten nur begrenzter Platz zur Verfügung steht.



\* typische Werte, die je nach Ausstattungsmerkmalen variieren können

## Technische Daten 30 ft InnoWaggon\*

<b>Gattung</b>	Sgmmns
<b>Streckenklassen</b>	A, B1, B2, C2, C3, C4, D2, D3, D4
<b>Eigengewicht</b>	14,7 t
<b>Max. Nutzlast</b>	75,3 t
<b>Max. Achslast</b>	22,5 t
<b>Max. Meterlast</b>	7,79 t/m
<b>Max. Containerpins</b>	16
<b>Fußbodenhöhe über Schienenoberkante</b>	1.155 mm
<b>Länge Ladefläche</b>	10.310 mm
<b>Länge über Puffer</b>	11.550 mm
<b>Breite</b>	2.874 mm
<b>Spurbreite</b>	1.435 mm
<b>Drehzapfenabstand</b>	6.500 mm
<b>Achsstand</b>	1.800 mm
<b>Raddurchmesser</b>	920 mm
<b>Anzahl Achsen</b>	4
<b>Min. Kurvenradius</b>	75 m
<b>Höchstgeschwindigkeit</b>	120 km/h (leer)
<b>Bremsart / Bremssohle</b>	KE-GP-A / J822, C810, Z022
<b>Temperaturbedingung</b>	T1
<b>Zertifizierung</b>	TSI



## InnoTainer Coils

**Anzahl Coils:** 3

**Länge:** 30 ft

**Max. Nutzlast pro Wagen:** 70,5 t

**Ladegut:**

Coils

**Entladung:**

Entladekran oder Stapler



## ScrapTainer X30

**Ladevolumen:** 55 m<sup>3</sup>

**Länge:** 30 ft

**Max. Nutzlast pro Wagen:** 70 t

**Ladegut:**

Schrott, Eisenerz, Kohle

**Entladung:**

Magnetentladung oder Kranentladung



## RockTainer ORE

**Ladevolumen:** 45 m<sup>3</sup>

**Länge:** 30 ft

**Max. Nutzlast pro Wagen:** 68,5 t

**Ladegut:**

Eisenerz, Erzpellets, Erzkonzentrate, Kalkstein

**Entladung:**

Schlagartige Tiefbunkerentladung



**innofreight**  
Gemeinsam auf dem Weg  
zum grünen Stahl

**DryTainer XM**

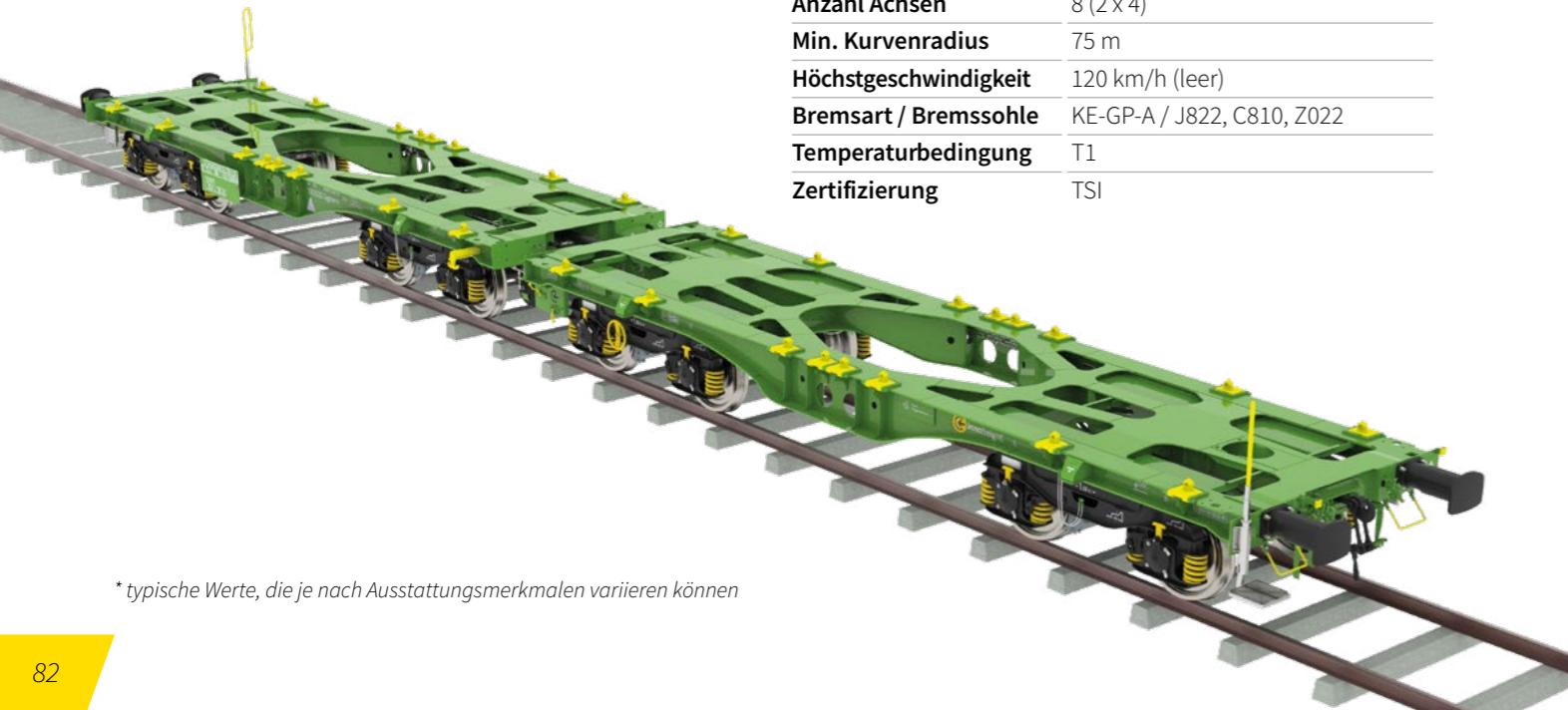
für nässeempfindliche Schüttgüter

INFO 0100148

# 2x30 ft InnoWaggon

Der 2x30 ft InnoWaggon ist der kürzeste Doppelwagen der InnoWaggon-Familie. Gegenüber längeren Wagen hat er eine höhere Meterlast, die je nach Anforderung kürzere Züge oder eine höhere Zuladung bei gleicher Zuglänge ermöglicht.

Dadurch eignet sich der Wagen perfekt für alle Ladegüter mit einem sehr hohen spezifischen Gewicht, wie sie beispielsweise für die Rohstoffbereitstellung in der Metallindustrie benötigt werden. Auch für den Transport von fertigen Metallprodukten ist der 2x30 ft InnoWaggon die erste Wahl.



\* typische Werte, die je nach Ausstattungsmerkmalen variieren können

## Technische Daten 2x30 ft InnoWagon\*

Gattung	Sggmmrrs
Gattungskennzahl	4658
Streckenklassen	A, B1, B2, C2, C3, C4, D2, D3, D4
Eigengewicht	28,4 t (2 x 14,2 t)
Max. Nutzlast	151,6 t
Max. Achslast	22,5 t
Max. Meterlast	8,00 t/m
Max. Containerpins	32
Fußbodenhöhe über Schienenoberkante	1.155 mm
Länge Ladefläche	2 x 10.310 mm
Länge über Puffer	22.500 mm
Breite	2.874 mm
Spurbreite	1.435 mm
Drehzapfenabstand	6.500 mm
Achsstand	1.800 mm
Raddurchmesser	920 mm
Anzahl Achsen	8 (2 x 4)
Min. Kurvenradius	75 m
Höchstgeschwindigkeit	120 km/h (leer)
Bremsart / Bremssohle	KE-GP-A / J822, C810, Z2022
Temperaturbedingung	T1
Zertifizierung	TSI

## RockTainer ORE

**Ladevolumen pro Behälter:** 45 m<sup>3</sup>  
**pro Doppelwagen:** 90 m<sup>3</sup>

**Länge:** 30 ft

**Max. Nutzlast pro Doppelwagen:** 138 t

### Ladegut:

Eisenerz, Erzpellets,  
Erzkonzentrate, Kalkstein

### Entladung:

Schlagartige  
Tiefbunkerentladung



## DryTainer XM

**Ladevolumen pro Behälter:** 22 m<sup>3</sup>  
**pro Doppelwagen:** 88 m<sup>3</sup>

**Länge:** 13 ft

**Max. Nutzlast pro Doppelwagen:** 140 t

### Ladegut:

DRI und andere schwere  
nässeempfindliche Schüttgüter

### Entladung:

dosierte Entladung mit  
Drehentladestapler oder  
stationärer Entladeanlage





## MonTainer XM

**Ladevolumen**

**pro Behälter:** 23,6 m<sup>3</sup>

**pro Doppelwagen:** 94,4 m<sup>3</sup>

**Länge:** 13 ft

**Max. Nutzlast pro  
Doppelwagen:** 143,3 t

**Ladegut:**

Eisenerz, Erzpellets, Kalkstein

**Entladung:**

Drehentladestapler oder  
stationäre Entladeanlage

## MonTainer XML II

**Ladevolumen**

**pro Behälter:** 27 m<sup>3</sup>

**pro Doppelwagen:** 108 m<sup>3</sup>

**Länge:** 15 ft

**Max. Nutzlast pro  
Doppelwagen:** 143,3 t

**Ladegut:**

Eisenerz, Erzkonzentrate,  
Feinerz, Kalkstein

**Entladung:**

Drehentladestapler oder  
stationäre Entladeanlage



## MonTainer XML

**Ladevolumen**

**pro Behälter:** 30 m<sup>3</sup>

**pro Doppelwagen:** 120 m<sup>3</sup>

**Länge:** 15 ft++

**Max. Nutzlast pro  
Doppelwagen:** 141,5 t

**Ladegut:**

Eisenerz, Kalkstein

**Entladung:**

Drehentladestapler oder  
stationäre Entladeanlage

## MonTainer XXXML

**Ladevolumen**

**pro Behälter:** 43 m<sup>3</sup>

**pro Doppelwagen:** 172 m<sup>3</sup>

**Länge:** 15 ft++

**Max. Nutzlast pro  
Doppelwagen:** 140 t

**Ladegut:**

Kohle, Koks, Kalkstein

**Entladung:**

Drehentladestapler oder  
stationäre Entladeanlage





## CoilPalette

**Länge:** 10 ft

**Max. Nutzlast pro**

**Doppelwagen:** 141,8 t

**Ladegut:**

max. 6 Coils (Ø: 800-2.250 mm,  
Gewicht: 35,75 t, Temperatur: bis 500 °C)

**Ladebreite:** 2.170 mm

**Ladegut:**

Stahlbrammen, Blooms, Rohre

**Ladebreite:** 2.652 mm

**Entladung:**

Entladekran oder Stapler



## StahlPalette

**Länge:** 10 ft

**Max. Nutzlast pro**

**Doppelwagen:** 146,6 t

**Ladegut:**

Stahlbrammen, Blooms, Rohre

**Entladung:**

Entladekran oder Stapler



## ScrapTainer XS30

**Länge:** 30 ft

**Max. Nutzlast pro**

**Doppelwagen:** 143,3 t

**Ladegut:**

Stahlbrammen, Schrott

**Entladung:**

Magnetentladung  
oder Kranentladung



## SlurryTainer

**Ladevolumen**

**pro Behälter:** 43 m<sup>3</sup>

**pro Doppelwagen:** 86 m<sup>3</sup>

**Länge:** 30 ft

**Max. Nutzlast pro**

**Doppelwagen:** 142 t

**Ladegut:**

Slurry, Leim

**Entladung:**

drucklos mittels  
Schwerkraft

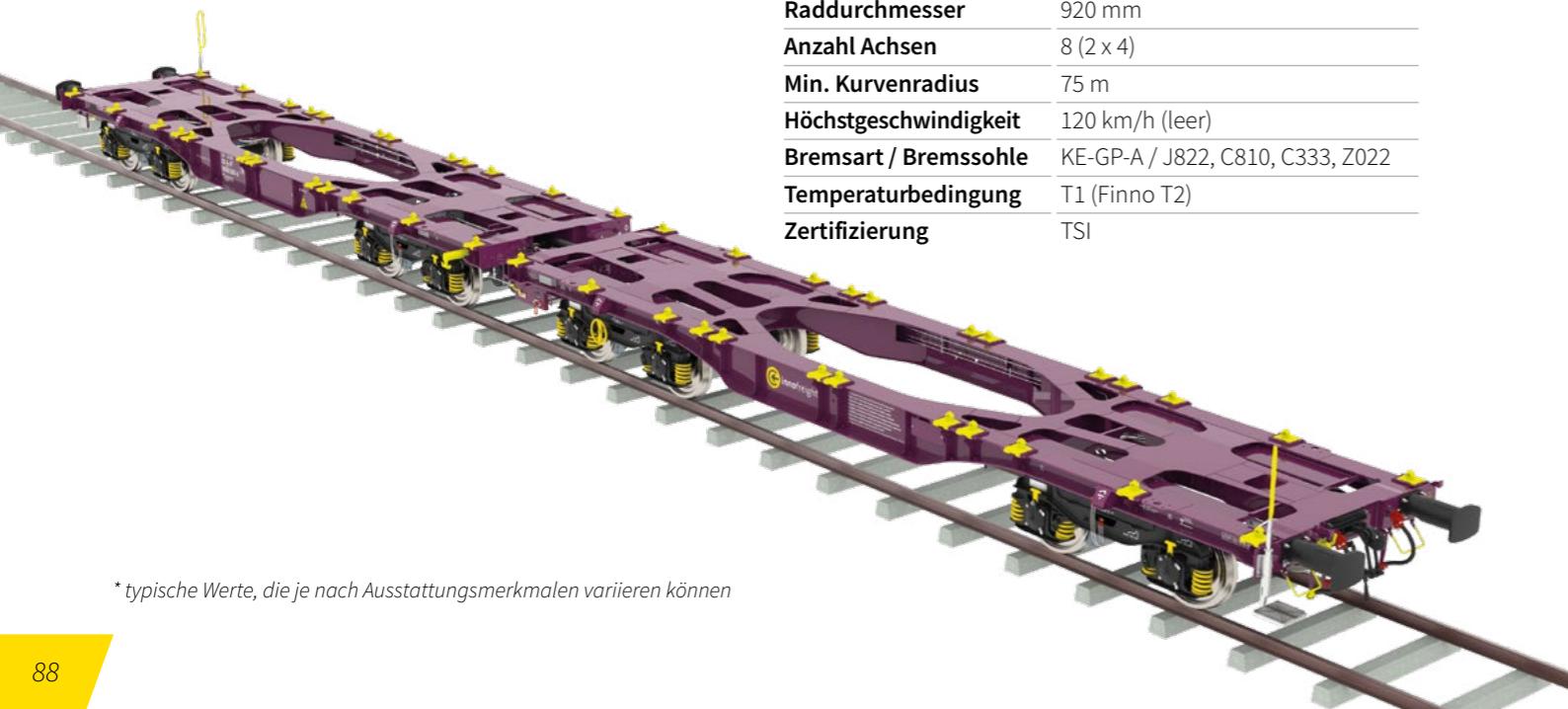


# 2x40 ft InnoWaggon

Der 2x40 ft InnoWaggon war das erste Mitglied der InnoWaggon-Familie und ist für viele Transportgüter die perfekte Kombination aus Nutzlast und Ladelänge.

Der Wagen eignet sich am besten für Ladegüter mit hoher Masse, wie Baustoffe, Erze, Kalkstein oder Getreide.

Den 2x40 ft InnoWaggon gibt es auch als Finno-Variante für die im Osten Europas übliche Breitspur von 1.524 mm.



## Technische Daten 2x40 ft InnoWagon\*

Gattung	Sggrrs
Gattungskennzahl	4854, 4851
Streckenklassen	A, B1, B2, C2, C3, C4, D2, D3, D4
Eigengewicht	29,7 t (2 x 14,85 t)
Max. Nutzlast	150,3 t
Max. Achslast	22,5 t
Max. Meterlast	6,76 t/m
Max. Containerpins	48
Fußbodenhöhe über Schienenoberkante	1.155 mm
Länge Ladefläche	2 x 12.370 mm
Länge über Puffer	26.620 mm (Langhub-Puffer: 26.710 mm)
Breite	2.890 mm
Spurbreite	1.435 mm (Finno: 1.524 mm)
Drehzapfenabstand	8.070 mm
Achsstand	1.800 mm
Raddurchmesser	920 mm
Anzahl Achsen	8 (2 x 4)
Min. Kurvenradius	75 m
Höchstgeschwindigkeit	120 km/h (leer)
Bremsart / Bremssohle	KE-GP-A / J822, C810, C333, Z022
Temperaturbedingung	T1 (Finno T2)
Zertifizierung	TSI

\* typische Werte, die je nach Ausstattungsmerkmalen variieren können

## MonTainer XM

**Ladevolumen pro Behälter:** 23,6 m<sup>3</sup>  
**pro Doppelwagen:** 141,6 m<sup>3</sup>

**Länge:** 13 ft

**Max. Nutzlast pro Doppelwagen:** 139,1 t

**Ladegut:**  
Baustoffe, Kohle, Eisenerz

**Entladung:**  
Drehentlastapler oder stationäre Entladeanlage



## MonTainer XM 2000

**Ladevolumen pro Behälter:** 19 m<sup>3</sup>  
**pro Doppelwagen:** 114 m<sup>3</sup>

**Länge:** 13 ft

**Max. Nutzlast pro Doppelwagen:** 139,4 t

**Ladegut:**  
Baustoffe, Erde, Schotter, Aushub, Schüttgüter

**Entladung:**  
Drehentlastapler oder stationäre Entladeanlage





## MonTainer XXM

**Ladevolumen**

**pro Behälter:** 29 m<sup>3</sup>

**pro Doppelwagen:** 174 m<sup>3</sup>

**Länge:** 13 ft

**Max. Nutzlast pro**

**Doppelwagen:** 136,2 t

**Ladegut:**

Baustoffe, Kohle, Eisenerz

**Entladung:**

Drehentladestapler oder stationäre Entladeanlage



## MonTainer XXM + HardTop

**Ladevolumen**

**pro Behälter:** 29 m<sup>3</sup>

**pro Doppelwagen:** 174 m<sup>3</sup>

**Länge:** 13 ft

**Max. Nutzlast pro**

**Doppelwagen:** 133,2 t

**Ladegut:**

Pellets und andere nässeempfindliche Schüttgüter

**Entladung:**

Drehentladestapler oder stationäre Entladeanlage



## MonTainer XXL

**Ladevolumen**

**pro Behälter:** 46 m<sup>3</sup>

**pro Doppelwagen:** 184 m<sup>3</sup>

**Länge:** 20 ft

**Max. Nutzlast pro**

**Doppelwagen:** 137,3 t

**Ladegut:**

Kohle, Koks

**Entladung:**

Drehentladestapler oder stationäre Entladeanlage



## OpenSideTainer XX20

**Ladevolumen**

**pro Behälter:** 38,5 m<sup>3</sup>

**pro Doppelwagen:** 154 m<sup>3</sup>

**Länge:** 20 ft

**Max. Nutzlast pro**

**Doppelwagen:** 137 t

**Ladegut:**

Restholz, palettierte Ware

**Entladung:**

Stapler oder stationäre Entladeanlage





## CityLogistics XL

(Intermodal)

**Ladevolumen**

**pro Behälter:** 25 m<sup>3</sup>

**pro Doppelwagen:** 100 m<sup>3</sup>

**Länge:** 20 ft

**Max. Nutzlast pro Doppelwagen:** 137,7 t

**Ladegut:**

Naturgips, Baumaterialien, Aushub, Schutt

**Entladung:**

Drehentladestapler, SUM oder Lkw-Kippchassis



## CityLogistics XXL

(Intermodal)

**Ladevolumen**

**pro Behälter:** 32 m<sup>3</sup>

**pro Doppelwagen:** 128 m<sup>3</sup>

**Länge:** 20 ft

**Max. Nutzlast pro Doppelwagen:** 139,0 t

**Ladegut:**

Asche, Baumaterialien, Aushub, Schutt

**Entladung:**

Lkw-Kippchassis

## RockTainer SAND

**Ladevolumen**

**pro Behälter:** 68 m<sup>3</sup>

**pro Doppelwagen:** 136 m<sup>3</sup>

**Länge:** 40 ft

**Max. Nutzlast pro Doppelwagen:** 134,3 t

**Ladegut:**

Sand, Kies

**Entladung:**

Schlagartige Tiefbunkerentladung



## RockTainer INFRA

**Ladevolumen**

**pro Behälter:** 47 m<sup>3</sup>

**pro Doppelwagen:** 94 m<sup>3</sup>

**Länge:** 30 ft

**Max. Nutzlast pro Doppelwagen:** 136 t

**Ladegut:**

Gleisschotter

**Entladung:**

Dosierbare Mitten- und Seitenentladung





## ScrapTainer X40

**Ladevolumen**

**pro Behälter:** 70,1 m<sup>3</sup>  
**pro Doppelwagen:** 140,2 m<sup>3</sup>

**Länge:** 40 ft

**Max. Nutzlast pro**  
**Doppelwagen:** 138,6 t

**Ladegut:**

Schrott, Eisenerz, Kohle

**Entladung:**

Magnetentladung  
oder Kranentladung

Produktvideo



## BoxOnBox-System

**Ladevolumen**

**pro Behälter:** 32,5 m<sup>3</sup>  
**pro Doppelwagen:** 65 m<sup>3</sup>

**Länge:** 40 ft

**Max. Nutzlast pro**  
**Doppelwagen:** 140,7 t

**Ladegut:** HBI, Schrott, Eisenerz, Kohle

**Entladung:**

Kranentladung



## CoilPalette

**Länge:** 10 ft

**Max. Zuladung pro**  
**Doppelwagen:** 141 t

**Ladegut:**

max. 6 Coils (Ø: 800-2.250 mm,  
Gewicht: 35,75 t, Temperatur: bis 500 °C)

**Ladebreite:** 2.170 mm

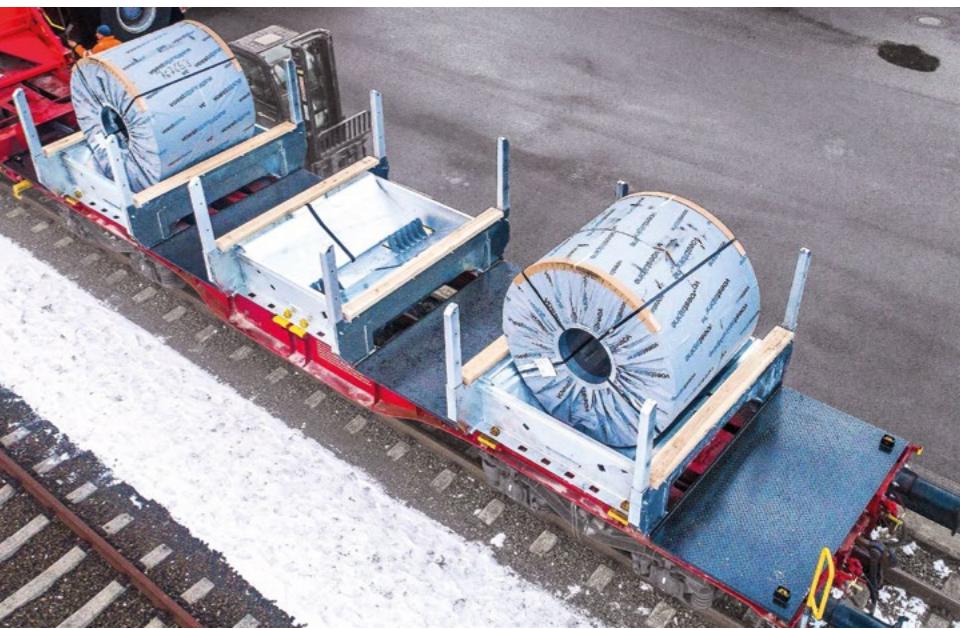
**Ladegut:**

Stahlbrammen, Blooms, Rohre

**Ladebreite:** 2.652 mm

**Entladung:**

Entladekran oder Stapler



## StahlPalette

**Länge:** 10 ft

**Max. Nutzlast pro**  
**Doppelwagen:** 143,7 t

**Ladegut:**

Stahlbrammen, Blooms, Rohre

**Entladung:**

Entladekran oder Stapler





## SurfaceWaterTank

**Ladevolumen**

**pro Behälter:** 62 m<sup>3</sup>

**pro Doppelwagen:** 124 m<sup>3</sup>

**Länge:** 40 ft

**Max. Nutzlast pro**

**Doppelwagen:** 140,3 t

**Ladegut:**

salzhaltiges Wasser

**Entladung:**

Gravitation – Schlauch-  
anschluss DN 100 oder  
Flansch DN 150



## Universeller 2x40 ft Container- tragwagen

(Intermodal)

**Ladelänge:** 2x40 ft

**Max. Nutzlast pro**  
**Doppelwagen:** 164 t

**Ladegut:**

10 bis 40 ft Container



## H2Tainer

(Intermodal)

**Nutzlast**

**pro Container:** 475 kg

**pro Doppelwagen:** 1.900 kg

**Betriebsdruck:** 500 bar

**Länge:** 40 ft

**Ladegut:**

gasförmiger Wasserstoff

**Entladung:**

Überströmung



## HighPerformance Plate

**Ladelänge:** 2x40 ft

**Max. Nutzlast pro**  
**Doppelwagen:** 139,1 t

**Ladegut:**

Fahrzeuge, Container

**Entladung:**

Stapler, Kran bzw.  
Fahrt über Verladerampe





## AcidTainer

(Breitspur)

**Ladevolumen**

**pro Behälter:** 49 m<sup>3</sup>

**pro Doppelwagen:** 98 m<sup>3</sup>

**Länge:** 40 ft

**Max. Nutzlast pro  
Doppelwagen:** 136,5 t

**Ladegut:**

Phosphorsäure, Salpetersäure,  
Schwefelsäure

**Entladung:**

Gravitation – Schlauchanschluss  
DN 100, Camlock

## InnoTainer Coils

(Breitspur)

**Anzahl Coils**

**pro Behälter:** 7

**pro Doppelwagen:** 14

**Länge:** 40 ft

**Max. Nutzlast pro  
Doppelwagen:** 140,6 t

**Ladegut:**

Coils

**Entladung:**

Entladekran oder Stapler



## OreTainer LM

(Breitspur)

**Ladevolumen**

**pro Behälter:** 18,1 m<sup>3</sup>

**pro Doppelwagen:** 108,6 m<sup>3</sup>

**Länge:** 13 ft

**Max. Nutzlast pro  
Doppelwagen:** 140 t

**Ladegut:**

Erz

**Entladung:**

Drehentladestapler oder  
stationäre Entladeanlage

## Smart GigaWood Sweden

**Ladevolumen:** 255 m<sup>3</sup>

**Max. Nutzlast pro  
Doppelwagen:** 142,1 t

**Ladegut:**

Rundholz mit 4 bis 6 m

**Entladung:**

Logstacker oder  
Highlifter



Produktvideo

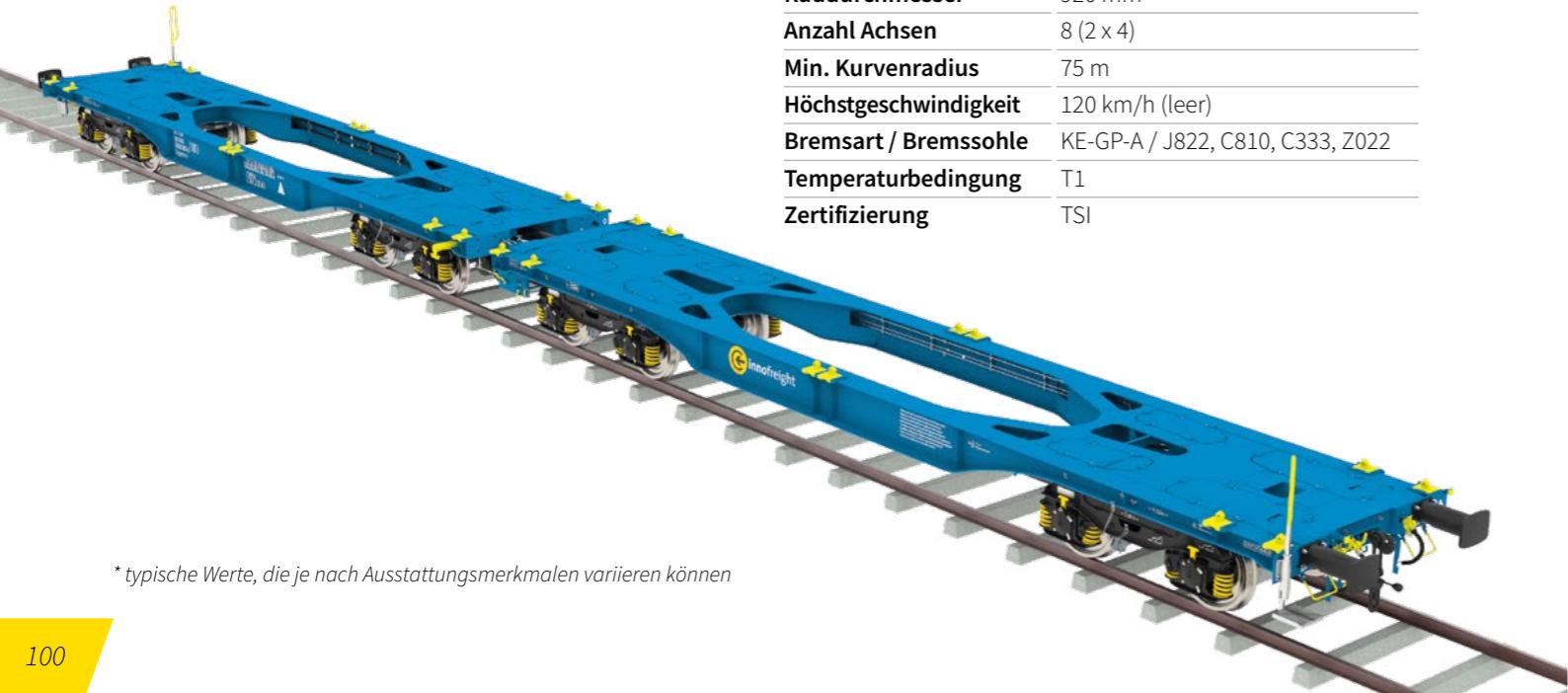


# 2x45 ft InnoWaggon

Der 2x45 ft InnoWaggon ist das längste Mitglied der InnoWaggon-Familie und hat gegenüber den kürzeren Wagen eine längere Ladelänge, kombiniert mit ebenfalls hoher Nutzlast.

Die im Vergleich zu anderen Wagen lange Ladefläche und das daraus resultierende höhere Ladenvolumen ermöglicht den effizienten Transport von Gütern mit hohem Volumen bei geringerem spezifischem Gewicht oder sehr langen Gütern.

Den 2x45 ft InnoWaggon gibt es auch als Ibero-Variante für die iberische Breitspur.



\* typische Werte, die je nach Ausstattungsmerkmalen variieren können

## Technische Daten 2x45 ft InnoWagon\*

<b>Gattung</b>	Sggmrrs
<b>Gattungskennzahl</b>	4657
<b>Streckenklassen</b>	A, B1, B2, C2, C3, C4, D2, D3, D4
<b>Eigengewicht</b>	29,9 t (2 x 14,95 t)
<b>Max. Nutzlast</b>	150,1 t
<b>Max. Achslast</b>	22,5 t
<b>Max. Meterlast</b>	6,09 t/m
<b>Max. Containerpins</b>	32
<b>Fußbodenhöhe über Schienenoberkante</b>	1.155 mm
<b>Länge Ladefläche</b>	2 x 13.820 mm
<b>Länge über Puffer</b>	29.520 mm (Langhub-Puffer: 29.610 mm)
<b>Breite</b>	2.890 mm
<b>Spurbreite</b>	1.435 mm (Ibero: 1.668 mm)
<b>Drehzapfenabstand</b>	9.520 mm
<b>Achsstand</b>	1.800 mm
<b>Raddurchmesser</b>	920 mm
<b>Anzahl Achsen</b>	8 (2 x 4)
<b>Min. Kurvenradius</b>	75 m
<b>Höchstgeschwindigkeit</b>	120 km/h (leer)
<b>Bremsart / Bremssohle</b>	KE-GP-A / J822, C810, C333, Z022
<b>Temperaturbedingung</b>	T1
<b>Zertifizierung</b>	TSI

## WireStanchion System

**Ladenvolumen:**  
38 Drahtrollenbündel

**Max. Nutzlast pro Doppelwagen:** 141 t

**Ladegut:**  
Drahtrollen, Rohrbündel, Flachgüter, Langgüter oder Baustahl

**Entladung:**  
Entladekran oder Stapler



## GigaTube

**Ladelänge:** 2 x 13,62 m

**Max. Nutzlast pro Doppelwagen:** 142 t

**Ladegut:**  
Rohre, Rohrbündel, Stäbe, Profile

**Entladung:**  
Entladekran oder Stapler





## Smart GigaWood

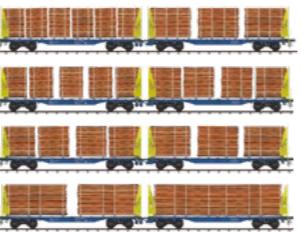
**Ladevolumen:** 220 m<sup>3</sup>

**Max. Nutzlast pro Doppelwagen:** 141 t

**Ladegut:** Rundholz mit 2 bis 12 m, abhängig von der Anzahl der Rungen

**Entladung:**

Logstacker oder Highlifter



Produktvideo

## Smart GigaWood Round & Sawn

**Ladevolumen:** 220 m<sup>3</sup>

**Max. Nutzlast pro Doppelwagen:** 144 t

**Ladegut:** Rundholz 5 m bzw. 4/6/12 m, Schnittholzpakete, ISO-Container

**Entladung:** Logstacker oder Highlifter bzw. Entladekran oder Stapler



## Smart GigaWood 5x5

**Ladevolumen:** 225 m<sup>3</sup>

**Max. Nutzlast pro Doppelwagen:** 144 t

**Ladegut:**

Rundholz 5 m bzw. 3, 4, 6 oder 12 m

**Entladung:**

Logstacker oder Highlifter



## HighPerformance Base

**Ladelänge:** 2 x 13,65 m

**Max. Nutzlast pro Doppelwagen:** 147,5 t

**Ladegut:** Rohre, Langstahlprodukte, Betonfertigteile etc.

**Entladung:** Entladekran oder Stapler





## TrackOnTrack Longrails

**Ladevolumen:**  
4 lagig, 60 Schienen (UIC 60)

**Max. Nutzlast pro  
Doppelwagen:** 144 t

**Ladegut:**  
Langschienen mit einer  
Länge von bis zu 180 m

**Entladung:**  
Entladekran



## TrackOnTrack Shortrails

**Ladevolumen:**  
4 lagig, 60 Schienen (UIC 60)

**Max. Nutzlast pro  
Doppelwagen:** 147,7 t

**Ladegut:**  
Schienen mit einer  
Länge von bis zu 27 m

**Entladung:**  
Entladekran

## ChemieTainer (Intermodal)

**Ladevolumen  
pro Behälter:** 30 m<sup>3</sup>  
**pro Doppelwagen:** 120 m<sup>3</sup>

**Länge:** 20 ft

**Max. Nutzlast pro  
Doppelwagen:** 135,7 t

**Ladegut:**  
korrosive Schüttgüter

**Entladung:**  
LKW-Kippchassis oder  
Behälter-Kippbühne



## MonTainer XXLL WSF

**Ladevolumen  
pro Behälter:** 36 m<sup>3</sup>  
**pro Doppelwagen:** 144 m<sup>3</sup>

**Länge:** 22,5 ft

**Max. Nutzlast pro  
Doppelwagen:** 133 t

**Ladegut:**  
Kalkstein und andere nässe-  
empfindliche Schüttgüter

**Entladung:**  
Schlagartige  
Tiefbunkerentladung





## CemTainer

(Intermodal)

### Ladevolumen

**pro Behälter:** 32 m<sup>3</sup>

**pro Doppelwagen:** 128 m<sup>3</sup>

**Länge:** 22,5 ft

### Max. Nutzlast pro Doppelwagen:

4x30 t für den Intermodalverkehr

### Ladegut:

Zement

### Entladung:

Druckluftentladung  
mit Kippen



## MonTainer

### XXL & XXLL

### Ladevolumen

**pro Behälter:** 46 m<sup>3</sup> (XXL) & 57 m<sup>3</sup> (XXLL)

**pro Doppelwagen:** 206 m<sup>3</sup>

**Länge:** 20 ft & 25 ft

### Max. Nutzlast pro

**Doppelwagen:** 138,5 t

### Ladegut:

Koks, Kohle

### Entladung:

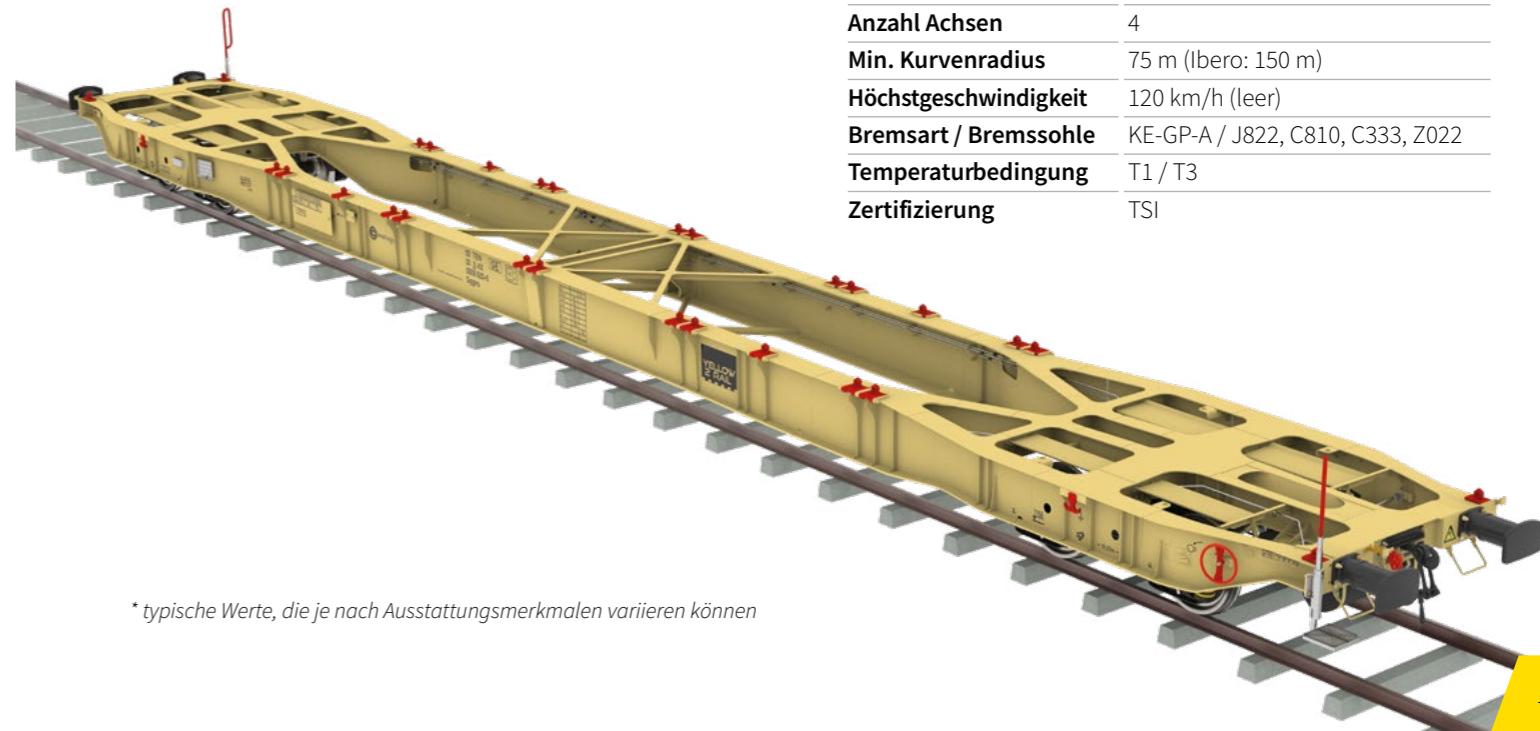
Drehentladestapler oder  
stationäre Entladeanlage

# 80 ft InnoWaggon

Der 80 ft InnoWaggon ist das längste einteilige Mitglied der InnoWaggon-Familie.

Der ebenfalls gewichtsoptimierte Wagen ist die optimale Basis für leichte (Fertig-)Produkte, sehr lange Produkte und zum Transport von intermodalen oder Standard-ISO-Containern. Der Wagen hat rund 7 Prozent weniger Eigengewicht gegenüber vergleichbaren 80 ft Wagen.

Den einteiligen 80 ft InnoWaggon gibt es auch als Ibero-Variante für die iberische Breitspur.



\* typische Werte, die je nach Ausstattungsmerkmalen variieren können

### Technische Daten 80 ft InnoWaggon\*

<b>Gattung</b>	Sggns
<b>Gattungskennzahl</b>	4561
<b>Streckenklassen</b>	A, B1, B2, C2, C3, C4, D2, D3, D4
<b>Eigengewicht</b>	19,7 t
<b>Max. Nutzlast</b>	70,3 t
<b>Max. Achslast</b>	22,5 t
<b>Max. Meterlast</b>	3,50 t/m
<b>Max. Containerpins</b>	28
<b>Fußbodenhöhe über</b>	
<b>Schienenoberkante</b>	1.155 mm
<b>Länge Ladefläche</b>	24.470 mm
<b>Länge über Puffer</b>	25.710 mm
<b>Breite</b>	3.068 mm
<b>Spurbreite</b>	1.435 mm (Ibero: 1.668 mm)
<b>Drehzapfenabstand</b>	19.070 mm
<b>Achsstand</b>	1.800 mm
<b>Raddurchmesser</b>	920 mm
<b>Anzahl Achsen</b>	4
<b>Min. Kurvenradius</b>	75 m (Ibero: 150 m)
<b>Höchstgeschwindigkeit</b>	120 km/h (leer)
<b>Bremsart / Bremssohle</b>	KE-GP-A / J822, C810, C333, Z202
<b>Temperaturbedingung</b>	T1 / T3
<b>Zertifizierung</b>	TSI



## WoodTainer XXL

**Ladevolumen**

**pro Behälter:** 46 m<sup>3</sup>

**pro Wagen:** 184 m<sup>3</sup>

**Länge:** 20 ft

**Max. Nutzlast pro Wagen:** 59 t

**Ladegut:**

leichte Schüttgüter

**Entladung:**

Drehentladestapler  
oder stationäre  
Entladeanlage



## OpenSideTainer

### X40

(Intermodal)

**Ladevolumen**

**pro Behälter:** 65 m<sup>3</sup>

**pro Wagen:** 130 m<sup>3</sup>

**Länge:** 40 ft

**Max. Nutzlast pro Wagen:** 58,5 t

**Ladegut:**

Stückgut, palettierte Ware

**Entladung:**

Stapler

## Standard ISO Container

(Intermodal)

**Containerlängen:**

20 ft, 26 ft, 30 ft, 40 ft, 45 ft

**Max. Nutzlast des Wagens ohne Container:** 70,3 t



## Standard Reefer Container

(Intermodal)

**Containerlängen:** 20 ft / 40 ft

**Max. Nutzlast des Wagens ohne Container:** 68 t

**Besonderheit:**

GensetTainer zur  
Reefer-Energieversorgung  
im Wagenrahmen integriert





## StahlPalette

**Länge:** 10 ft

**Ladelänge:** max. 24,4 m

**Max. Nutzlast pro Wagen:** 67 t

**Ladegut:**

Stahlbrammen, Blooms, Rohre

**Entladung:**

Entladekran oder Stapler



## HighPerformance Plate

**Länge:** 80 ft

**Max. Nutzlast pro Wagen:** 60,3 t

**Ladegut:**

Fahrzeuge, Container

**Entladung:**

Stapler, Kran bzw.

Fahrt über Verladerampe

## 60 ft Sgns Containertragwagen

Das modulare Innofreight-System ermöglicht es natürlich auch, alle Innofreight-Aufbauten auf standardisierten Containertragwagen zu transportieren.

Da der Sgns Containertragwagen mit vielen Containerpins ausgestattet ist, kann er verschiedene Containergrößen aufnehmen. Eingesetzt wird er meist für Standard ISO-Container mit einer Länge von 20 ft oder 40 ft.

Schüttgüter mit geringer Masse, wie etwa Holzhackschnitzel, Biomasse, Kurzholz oder palettierte Waren, können einwandfrei und ohne Einschränkungen mit diesen Containertragwagen befördert werden.

Will man beim Transport die volle Gewichts-optimierung herausholen, sollte jedoch besser auf einen InnoWagon zurückgegriffen werden.





## AgroTainer OpenTop

(Intermodal)

**Ladevolumen**  
**pro Behälter:** 50 m<sup>3</sup>  
**pro Wagen:** 100 m<sup>3</sup>

**Länge:** 30 ft

**Max. Nutzlast pro Wagen:** 66 t

**Ladegut:**

Koks, Kurzholz

**Entladung:**

LKW-Kippchassis  
oder Bagger

## WoodTainer XXL

**Ladevolumen**  
**pro Behälter:** 46 m<sup>3</sup>  
**pro Wagen:** 138 m<sup>3</sup>

**Länge:** 20 ft

**Max. Nutzlast pro Wagen:** 67 t

**Ladegut:**

leichte Schüttgüter, Biomasse

**Entladung:**

Drehentladestapler  
oder stationäre  
Entladeanlage



## AgroTainer XXXL

(Intermodal)

**Ladevolumen**  
**pro Behälter:** 50 m<sup>3</sup>  
**pro Wagen:** 100 m<sup>3</sup>

**Länge:** 30 ft

**Max. Nutzlast pro Wagen:** 66 t

**Ladegut:**

Getreide, Zucker, palettierte Ware

**Entladung:**

LKW-Kippchassis oder Bagger  
bzw. Stapler

## WoodTainer XXXL

**Ladevolumen**  
**pro Behälter:** 57 m<sup>3</sup>  
**pro Wagen:** 171 m<sup>3</sup>

**Länge:** 20 ft

**Max. Nutzlast pro Wagen:** 65 t

**Ladegut:**

leichte Schüttgüter, Biomasse

**Entladung:**

Drehentladestapler oder  
stationäre Entladeanlage





## MonTainer XL

**Ladevolumen**

**pro Behälter:** 41 m<sup>3</sup>

**pro Wagen:** 123 m<sup>3</sup>

**Länge:** 20 ft

**Max. Nutzlast pro Wagen:** 67 t

**Ladegut:**

Koks, Kohle

**Entladung:**

Drehentladestapler oder  
stationäre Entladeanlage



## Palettensystem

**Ladebreite:** 2.750 mm

**Länge:** 10 ft

**Max. Nutzlast pro Wagen:** 68 t

**Ladegut:**

Rohre, Rundholz

**Entladung:**

Entladekran oder Logstacker

## HardTop

Mit einer breiten Palette an unterschiedlichen Aufbauten verfolgt Innofreight das Ziel, Rohstoffe ebenso zu transportieren wie fertige Produkte. Zusätzliche Flexibilität ermöglicht das HardTop-Dach. Verfügbar für Container zwischen 10 ft und 25 ft, ist es wahlweise mit einem Gabelstaplertunnel, einem PIN-Eckverschlussystem, einer Gurtbefestigung und/oder Beladeöffnungen ausgestattet. Besonders effizient gestaltet sich die Nutzung des HardTop-Dachs im Zusammenspiel mit dem Drehentladestapler aus dem Hause Innofreight. Hierzu ist das Drehgerät zusätzlich mit einem Hardtop-Manipulator ausgestattet, der vor der Entladung den Deckel anhebt und ihn danach wieder schließen kann.

Sowohl für MonTainer als auch WoodTainer entwickelt, kommt das HardTop-Dach für den Transport von Baustoffen, Kohle, Eisenerz, Getreide oder Biomasse zum Einsatz. Gleichzeitig ermöglicht das nässeabweisende Dach auch eine Kombination von mehreren Gütern, um eine effiziente Logistikketten im Sinne der Kreislaufwirtschaft voranzutreiben. Gefragt ist das HardTop-Dach beispielsweise auch beim OpenSideTainer XX20, der sowohl Recyclingholz als auch fertige Holzwerkstoffplatten transportieren kann und so Leerfahrten deutlich minimiert.





# Regionales Miteinander

Mit dem innocube verfügt die Innofreight-Gruppe über einen starken Dienstleister, der Events organisiert, Vereine unterstützt und den Zusammenhalt in den Regionen stärkt.

Jahr für Jahr wächst die InnoWorld um ein gutes Stück an. Damit einher gehen neue Projekte, vielversprechende Partnerschaften und der eine oder andere Grund zum gemeinsamen Feiern. All das trifft auf die Fachveranstaltung „Meet the InnoWorld“ zu, die im Juni 2025 erstmals am Areal des InnoParks stattfand. Drei Tage lang drehte sich das Programm um spannende Vorträge, die zukünftige Entwicklung des Unternehmens und die neuesten Produkte, die live vor Ort präsentiert wurden. Davon überzeugten sich auch Vertreter:innen des Landes Steiermark, um gemeinsam über die steirische Logistikstrategie zu diskutieren.

Eine Strategie, die untrennbar mit der baltisch-adriatischen Achse, dem Ausbau der Koralmbahn und des Semmering-Basistunnels sowie dem Hafen in Triest verbunden ist. Die Inbetriebnahme des dortigen InnoWay-Werks am 2. Juli 2025 war zweifellos einer der Höhepunkte des vergangenen Jahres und lockte

mehr als 300 Gäste an. Ebenfalls auf großes Interesse stießen die 20-Jahr-Feier des WoodTainer-Systems bei Sappi, der Pre-Release des für den Transport von Wasserstoff konzipierten H2Tainer bei der voestalpine Tubulars sowie der Startschuss für den gemeinsam mit Alpacem und Intercal zu errichtenden Terminal in Peggau.

Die Organisation all dieser Veranstaltungen liegt beim innocube – der zentralen Marketingagentur innerhalb der InnoWorld. Ihre Hauptaufgabe besteht darin, die vielfältigen Stärken aller Unternehmen der Gruppe klar, verständlich und öffentlichkeitswirksam zu kommunizieren. Das Aufgabenfeld reicht von interner und externer Kommunikation über das Design von Grafiken, Container- und Waggonbeklebungen bis hin zur Planung von Events sowie der Produktion von Video- und Fernsehformaten – darunter ist mit Hiway TV auch ein regionaler Sender. Gleichzeitig koordiniert der

Die InnoWorld unterstützt eine Vielzahl an sozialen Initiativen in der Region

**innocube**



■ Video-Berichterstattung



■ Vorstellung von Innofreight an der Partnerschule HTL Kapfenberg, Österreich



innocube die Sponsoringaktivitäten innerhalb der InnoWorld, von denen zahlreiche soziale Einrichtungen, Vereine und Institutionen profitieren – darunter etwa die österreichischen Erstliga-Handballer der BT Füchse und das schwedische Frauenfußballteam Piteå IF DFF.



InnoBahn im Headquarter



Restaurant Miramonti im InnoPark

Eine enge Partnerschaft besteht zudem zudem mit der HTL Kapfenberg. Innofreight übernahm hier 2023 eine Vorreiterrolle und wurde als erster Partner Klassenpate eines Mechatronik-Jahrgangs. Durch Praktika, gemeinsame Projekte und den direkten Austausch – etwa beim Besuch von Innoduler im Herbst 2025 – wird praxisnahe Lernen gefördert und die Brücke zwischen Ausbildung und Beruf weiter gestärkt.

Schon früh ans Thema Eisenbahn werden jene Besucher:innen herangeführt, die sich im InnoPark die InnoBahn ansehen – eine lebendig gestaltete Modellbahnwelt. Liebenvoll vom Modelleisenbahnclub MEC Bruck in Szene gesetzt, entführt die InnoBahn selbst die jüngsten Besucher:innen in die faszinierende Welt des Schienengüterverkehrs. Nachhaltige Logistik wird hier nicht nur anschaulich vermittelt, sondern erlebbar gemacht – und inspiriert vielleicht jene, die morgen die Zukunft der Branche gestalten werden.

Einen festen Platz im Alltag der InnoWorld hat das Restaurant Miramonti. Im fünften Stock des InnoParks gelegen und mit einem beeindruckenden Blick über Bruck ausgestattet, gilt es als kommunikative Drehscheibe für Kund:innen, Partner:innen und Mitarbeiter:innen. Beim Mittagessen, bei Kaffee und Kuchen oder im kurzen Austausch an der Theke entstehen hier Gespräche, die nicht selten den Ausgangspunkt für neue Projekte bilden. Neben seiner Funktion als Treffpunkt bleibt das Miramonti auch seinem kulinarischen Anspruch treu: Es verwöhnt interne und externe Gäste mit einem nahrhaften Mittagsbuffet und einem reichhaltigen Frühstück, bei dem Regionalität und Nachhaltigkeit stets im Mittelpunkt stehen.



Eine Auswahl von unterstützten Projekten, Vereinen und Institutionen



**innocube**

Grazer Straße 11 • 8600 Bruck an der Mur • Österreich  
+43 3862 8989 320 • office@innocube.com  
[www.innocube.com](http://www.innocube.com)

**Innofreight Solutions**

Grazer Straße 11 • 8600 Bruck an der Mur • Österreich  
+43 3862 8989 242 • info@innofreight.com  
[www.innofreight.com](http://www.innofreight.com)