



Gemeinderatskanzlei
Hochstrasse 1, 8330 Pfäffikon
Telefon 044 952 51 80
gemeinderatskanzlei@pfaeffikon.ch
www.pfaeffikon.ch

Protokollauszug Gemeinderat vom 21. April 2026

2026/66. Ruetschbergstrasse Verkehrsberuhigung, Behandlung Einwendungen im Sinne § 13 und Freigabe Auflage StrG §§ 16f.

1. Ausgangslage

Der Pfäffikersee ist mit seinen angrenzenden Landschaftsräumen ein beliebtes Ausflugs- und Naherholungsgebiet. In den Jahren 2017-2019 wurde das Projekt «Mobilität und Umwelt Pfäffikersee, Phase 2» erarbeitet. Ziel ist, dass Aktivitäten und Massnahmen mit Einfluss auf den Freizeitverkehr definiert und koordiniert werden, so dass der Pfäffikersee als Raum mit hoher Landschafts-, Natur und Erholungsqualität erhalten und aufgewertet werden kann.

Im Projekt «Mobilität und Umwelt Pfäffikersee, Phase 2» wurden verschiedene Massnahmen definiert. Unter anderem soll die Ortsdurchfahrt von Ruetschberg beruhigt werden, was auch im Sinne der Gemeinde Pfäffikon ist. Ziel der Verkehrsberuhigung ist die Erhöhung der Verkehrssicherheit, die Verringerung der Attraktivität der Achse von Pfäffikon nach Wetzikon über Seegräben als Ausweichroute und eine Verringerung der Lärmimmissionen.

Am 15. November 2022 wurde der Auftrag für die Erarbeitung einer Tempo-30-Studie im Bereich der Ortsdurchfahrt von Ruetschberg dem Büro SNZ Ingenieure und Planer AG, Zürich, übertragen. Dieses hat die Tempo-30-Studie und den dazugehörigen Massnahmenplan erarbeitet. Die Studie wurde am 24. April 2023 durch die Baubehörde verabschiedet und anschliessend der Kantonspolizei zur Vorprüfung vorgelegt. Durch die Verkehrstechnische Abteilung der Kantonspolizei wurden keine Anpassungen eingegeben, sondern eine Bewilligung in Aussicht gestellt. Am 14. November 2023 wurde die Studie zur öffentlichen Vernehmlassung (gemäss §§ 12 ff. Strassengesetz, StrG) verabschiedet. Für die Anwohnenden wurde am 7. Februar 2024 eine Infoveranstaltung durchgeführt und die öffentliche Vernehmlassung erfolgte vom 9. Februar bis 10. März 2024.

Während der öffentlichen Vernehmlassung gingen sechs fristgerechte Einwendungen ein. Der Gemeinderat hat diese umfassend geprüft und die Planungsunterlagen, soweit angezeigt, angepasst.

Aufgrund der Einwendungen sowie im Zusammenhang mit dem Projekt «Mobilität und Umwelt Pfäffikersee» wurde die Weiterbearbeitung vorübergehend sistiert. Nach Eingang eines Schreibens der Einwohnerinnen und Einwohner von Ruetschberg vom 21. November 2025, unterzeichnet von rund 48 Personen mit der Forderung nach einer raschen Umsetzung der Tempo-30-Zone, wurde das Projekt wieder aufgenommen.

2. Einwendungen

2.1

Einwendung:

Geplantes Eingangstor Tempo-30 von Seegräben herkommend um ca. 30 - 50 Meter weiter Weiler-auswärts in Richtung Seegräben verschieben



1. Gemäss Plan würde dieser Zoneneingang Tempo-30 direkt am äusseren Rand des Grundstücks, in dem wir wohnen (Ruetschbergstrasse 17), zu liegen kommen. Dies dünkt uns etwas allzu nahe am Wohnraum, zumal bereits jetzt an dieser Stelle viele PW-Lenker:innen Weiler-auswärts übermässig laut beschleunigen beziehungsweise oftmals gehupt wird, wenn Vorausfahrende Weiler-einwärts rechtzeitig abbremsen.
2. Die Gebäudesituation des Weilers Ruetschberg ist in Ihren Unterlagen leider nicht mehr auf dem neusten Stand – so wurde im letzten Jahr auf Höhe von unserem Wohnhaus auf der gegenüberliegenden Strassenseite ein neues, grosses Stall-/Scheune-Gebäude errichtet. Das erwähnte Eingangstor Tempo-30 würde gemäss Plan praktisch direkt vis à vis der Ein-/Ausfahrt zu diesem neuen Betriebsgebäude errichtet, wo stets reger Arbeitsverkehr herrscht. Dies wäre wohl sicherheitstechnisch nicht wirklich sinnvoll.

Stellungnahme:

Die Einwendung wird berücksichtigt und soweit möglich darauf eingetreten. Die Verschiebung des Eingangstors ist im Massnahmenplan vom 9. Februar 2026 ersichtlich.

2.2 [REDACTED]

Einwendung:

Wir bedanken uns einerseits für die Vorstellung der geplanten T-30 Zone im Ruetschberg, welche anlässlich des Informationsanlasses vom 7.2.2024 im Mehrzweckgebäude Schanz durch den Gemeinderat und den Leiter Bauamt den interessierten Anwohner/innen präsentiert wurde. Wir schätzen es sehr, dass der Gemeinderat nun seine Möglichkeiten ausschöpft, und dabei erkennt, dass der erhebliche Durchgangsverkehr auf dieser meist schmalen «Süd-Seeachse» ein erhebliches Sicherheitsproblem darstellt. Insbesondere für Fussgänger (kein Gehweg vorhanden) und auch für Radfahrer (zu schmale Fahrbahn) und sogar auch für kreuzende Fahrzeuge (ausser- wie innerorts infolge knapper Fahrbahnbreite, oft abgeschlagenen Seitenspiegel usw.) wird die T-30 Zone die Sicherheitsbedürfnisse für alle Verkehrsteilnehmende steigern. Dafür sind wir dankbar.

Aus unserer direkten Sicht profitieren wir und unsere Mieter/innen bei der kurveninnenseitigen Rampenausfahrt [REDACTED], wo uns oftmals zu schnell heranpreschende Fahrzeuge überraschen, da die Sichtweite durch die Stellung der Gebäude (nahe an Fahrbahnrand) nur knapp genügend ist.

Bei dieser Gelegenheit machen wir darauf aufmerksam, dass es im Ruetschberg inner- und ausserorts auch für Fussgänger noch Abschnittslücken bis zum nächsten vorhandenen Weganschluss gibt.

Ausserorts haben wir mit der Anregung «Trampelpfad» vom 23.11.2021, rund 190 m Richtung Seegräben mit Anschluss an den Heinrich-Messikommer-Flurweg bereits einmal beide betroffenen Gemeinden schriftlich aufmerksam gemacht (100 m befinden sich auf Pfäffiker Boden). Zudem besteht auch für Fussgänger, welche vom Ruetschberg nach der Bushaltestelle Faichrüti laufen, in einem 150 m langen Abschnitt der Holzweidstrasse bis vor Faichrüti (siehe Beilage Übersichtsplan 1 : 5'000), kein Fussgängerangebot. Dieses könnte mit der Einkiesung des südseitigen Bankettes auf einfache Weise herbeigeführt werden.

Innerorts von Ruetschberg könnte entlang des Gartenbereiches von Kat.-Nr. 13068 mittels gelber Bodenmarkierung ein Bereich für Fussgänger geschaffen werden (siehe Beilage Situation 1 : 500), welcher mittels reflektierendem Absperrpfosten (direkt unter der Strassenlampe) gesichert werden könnte. Mit dieser Massnahme könnte allenfalls auf das in 2. Priorität geplante Berliner-Kissen verzichtet werden.

Wie schon an der Info-Veranstaltung mehrfach erwähnt, würden es die Bewohner von Ruetschberg sehr schätzen, wenn sich der Gemeinderat Pfäffikon beim Gemeinderat Seegräben einsetzen könnte, dass bei den zunehmenden Phasen Rot, wenigstens die Ruetschberger, wie alle Seegräbner auch, eine Erlaubniskarte für die jederzeitige Durchfahrt in Seegräben erhalten und nicht unsinnige Umfahrungswege via Uster oder um den See in Kauf nehmen müssen.



Wir sehen zuversichtlich der baldigen Umsetzung der T-30 Zone Ruetschberg entgegen. Vielen Dank für Ihre Bemühungen.

Stellungnahme:

Die Fussgänger Verbindung mit Trampelpfad Richtung Seegräben und Faichrüti liegt ausserhalb des Projektperimeters und wird daher nicht berücksichtigt.

Der Einwand betreffend zusätzliche Markierungen oder eine baulich abgehobene Gestaltung einer Fussgängerfläche entlang der bestehenden Hecke beim Grundstück Kat.-Nr. 13068 wurde geprüft. Die Anregung zur Verschmälerung der Fahrbahn wurde mit der verkehrstechnischen Abteilung der Kantonspolizei Zürich sowie mit der Polizei Region Pfäffikon besprochen. Dabei wurde festgestellt, dass bei einer baulichen Abgrenzung der Fussgängerfläche die Zufahrt zum Grundstück Kat.-Nr. 11958 für landwirtschaftliche Fahrzeuge mit Anhänger nicht mehr gewährleistet wäre.

Eine rein optische, überfahrbare Abgrenzung würde zudem eine trügerische Sicherheit vermitteln und wird deshalb von der verkehrstechnischen Abteilung der Kantonspolizei Zürich abgelehnt.

Die Idee einer Fahrbahnverschmälerung in diesem Bereich wird gegebenenfalls in einem späteren Schritt weiterverfolgt, sofern die nun eingereichten Massnahmen nicht den gewünschten Erfolg erzielen. In den aktuell vorliegenden Massnahmen ist eine solche Verengung nicht enthalten.

Auf den dritten Punkt der Einwendung wird insofern eingetreten, als dass dieser als mögliche Massnahme zur Aufrüstung in die weitere Planung aufgenommen wird.

2.3 [REDACTED]

Einwendung:

T-30-Zoneneingang Richtung Seegräben: Bei dieser Beschilderung ist eine unserer Zu- und Wegfahrten unseres landwirtschaftlichen Betriebes. Bei der Einfahrt oder Ausfahrt in diesen Weg wird jeweils in einem Abschnitt von 20 – 30m Länge die gesamte Strassenbreite benötigt. Eine Verengung auf 4.20m würde die Einfahrt oder Ausfahrt verunmöglichen mit landwirtschaftlichen Fahrzeugen, die jedoch die Zufahrt zu unserer Remise benötigen. Auch die allfällige Beladung von Lastwagen von unserem Gemüse wird so nicht mehr stattfinden können. Wir sind gegen diese Fahrbahnverengung und Markierung zum Beginn der 30er Zone an diesem Punkt, da weiterhin sämtliche Zufahrten in unser Hofareal gewährleistet werden sein muss. (siehe Planbeilage unseres Hofareals).

Belagskissen: durch die zu breiten Belagskissen kann durch einen Traktor das Belagskissen nicht zwischen die Räder genommen werden. Dadurch geraten landwirtschaftliche Fahrzeuge ins Schlingern respektive Anbaugeräte schwenken dann jeweils nach links oder rechts aus und beschädigen so Zäune, Bäume, Velos oder Fussgänger. Die Standorte sind zudem schlecht gewählt und verunmöglichen teilweise Fahrten mit landwirtschaftlichen Fahrzeugen, wenn man kurz danach abbiegen muss (Problem des Ausschwenkens der Anbaugeräte / Anhänger etc.). Zudem zeigt sich auch wieder, dass durch die teilweise fast zwingende mittige Fahrweise der landwirtschaftlichen Fahrzeuge die Belagskissen an strategisch ungünstigen Standorten liegen (schlechte Sichtweite, zu nahe Abfolge von T-30-Zoneneingang zu Belagskissen, auf beiden Seiten Zäune oder Mauern).

Ich möchte eine andere Platzierung der Belagskissen und zudem engere Belagskissen (maximalbreite 1.6m).

T-30-Zoneneingang Richtung Pfäffikon: Schwerbeladene Traktoren mit Anhängerzug kommen erschwert zu uns, die Sichtweite ist schlecht, das Anfahren bergauf benötigt viel Kraftstoff, mehr Zeit und durch das Ausweichen auf die Gegenfahrbahn muss der Verkehr genügend Platz lassen können für den Spurwechsel zurück auf die Fahrbahn. Diese Platzverhältnisse sehe ich als problematisch an.



Generelles: Ich möchte hiermit nochmals festhalten, dass unser Vor- und Hausplatz einerseits als Parkplatz für unsere Kunden gilt, aber auch als Umschlagplatz für unsere landwirtschaftlichen Tätigkeiten. Durch den Einbau eines Belagskissens direkt bei unserem Haus werden noch mehr Autos und Lastwagen auf unseren Hausplatz ausweichen. Viele andere Ausweichmöglichkeiten auf privatem Grund wurden vermehrt baulich verändert, dass ein Ausweichen dorthin nicht möglich ist. Ich bin nicht bereit, noch mehr Durchgangsverkehr auf unserem privaten Vorplatz zu dulden, die Instandsetzung dieses Platzes liegt in unserer Verantwortung und muss auch durch uns privat finanziert werden.

Stellungnahme:

Die Einwendung wird berücksichtigt und soweit möglich darauf eingetreten. Die Verschiebung des Eingangstors und die Anpassung und Verschiebung der Belagskissen ist im Massnahmenplan vom 9. Februar 2026 ersichtlich.

2.4

Einwendung:

Ich wohne seit 2017 in Ruetschberg und freue mich ausgesprochen über die geplante Einrichtung einer Tempo-30-Zone in unserer Aussenwacht. Einwendungen dazu habe ich dementsprechend nicht.

Unabhängig davon werden einige verkehrspolitische Anliegen aus Anwohnersicht einbringen:

- Im Mobilitäts- und Umweltkonzept Pfäffikersee vermisse ich eine stärkere Gewichtung des öffentlichen Verkehrs. Trotz neuer Parkierungskonzepte ist weiterhin mit erheblichem Individualverkehr und entsprechendem Parkdruck zu rechnen.
- Im Zusammenhang mit der „Phase Rot“ der Gemeinde Seegräben rege ich an, zu prüfen, ob die gesamte Ruetschbergstrasse als Anwohnerstrasse definiert werden könnte (für Bewohner von Pfäffikon und Seegräben). Dies könnte gleichzeitig eine durchgehende, verkehrsberuhigte Führung des Velowegs ermöglichen.
- Alternativ wäre eine reguläre Buslinie zur besseren Erschliessung der Seegräbener Seeseite zu prüfen (z. B. Verbindungen über Uster, Wermatswil, Ruetschberg und Seegräben mit Anschluss an S-Bahn-Linien).
- Der fehlende, unbeleuchtete Fussweg zur Usterstrasse stellt insbesondere bei schlechten Witterungsbedingungen ein Sicherheitsproblem dar. In diesem Zusammenhang ist auch der Parkplatz bei der Kreuzung Ruetschberg-/Usterstrasse wichtig, da er den Zugang zum Postauto erleichtert und erhalten bleiben sollte.

Stellungnahme:

Die positiven Rückmeldungen werden dankend zur Kenntnis genommen. Für die Anliegen betreffend öffentlichen Verkehr wird auf das Fahrplanverfahren verwiesen. Auf die weiteren Anregungen wird nicht eingetreten, da diese ausserhalb des Projektperimeters sind.

2.5

Einwendung:

Hiermit lege ich Einsprache gegen den Vorschlag ein, im Bereich Ruetschberg eine 30 Zone einzurichten.

Meine Bedenken begründen sich wie folgt:

- Die Durchfahrt mit landwirtschaftlichen Fahrzeugen gestaltet sich bereits jetzt äusserst schwierig. Häufig muss auf privates Gelände ausgewichen werden, um das Kreuzen zu ermöglichen.
- Angesichts der Tatsache, dass in Zukunft fast ausschliesslich grosse landwirtschaftliche Fahrzeuge mit Anhängern mit Gesamtgewicht bis 40 Tonnen auf dieser Strasse unterwegs sein werden, ist zu erwarten, dass das Kreuzen von Fahrzeugen noch problematischer wird.
- Ein praktisches Beispiel: Muss ein Traktor mit Anhänger mit Gesamtgewicht bis zu 40 Tonnen am Ruetschberg anhalten, weil Gegenverkehr herrscht, verbraucht er allein für das Anfahren fast einen halben Liter Diesel mit entsprechenden Abgasemissionen und Lärm.



Diese technischen Gegebenheiten sind offenkundig und belegen die Unzweckmässigkeit einer solchen Regelung.

- Die Einführung einer 30 Zone erscheint ohnehin wenig begründet und nicht sinnvoll, da praktisch keine Anwohner davon einen echten Mehrwert hätten.

Diese Anwohner verfügen zudem rückwärtigen gelegene Sitzplätze, die durch Mauern zusätzlich abgeschirmt sind. Zudem wurden gerade bei diesen Wohnungen schalldichte Fenster finanziert und eingebaut.

Ich bin im Ruetschberg aufgewachsen und Verkehr gehört dazu.

Stellungnahme:

Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.

2.6

Einwendung:

Wir möchten hiermit formell unsere Bedenken gegen die geplante Implementierung einer Tempo-30-Zone im Ruetschberg zum Ausdruck bringen.

Nach Analyse der vorliegenden Studienergebnisse kommen wir zu dem Schluss, dass die Studie keine zwingenden Argumente für die Einführung einer solchen Zone liefert:

- Die Studie zeigt, dass weder eine gehäufte Unfallrate noch besondere Unfallschwerpunkte vorliegen, sodass eine Notwendigkeit zur Erhöhung der Verkehrssicherheit durch eine Geschwindigkeitsreduzierung nicht gegeben scheint.
- Die Annahme einer Verbesserung der Wohnqualität durch reduzierten Schadstoffausstoss erscheint fragwürdig, besonders unter Berücksichtigung der Energie, die beim erneuten Anfahren – insbesondere von schweren landwirtschaftlichen Fahrzeugen am Hang – benötigt wird.
- Für die Immobilien der direkt betroffenen Anwohner wurden bereits Lärmschutzmassnahmen durchgeführt und finanziert.
- Die Argumentation, die Strassenfunktion an die Bedürfnisse der angrenzenden Nutzungen anzupassen, überzeugt nicht, vor allem wenn man die Verkehrsproblematik in Seegräben als eine solche Nutzung in Betracht zieht.
- Es ist unwahrscheinlich, dass die Einrichtung einer Tempo-30-Zone Auswirkungen auf den Ausweichverkehr haben wird.

Zudem ist zu bedenken, dass im Falle einer Sperrung des Aathals die Ruetschbergstrasse als alternative Route dient, die nicht durch eine Geschwindigkeitsbegrenzung eingeschränkt werden sollte.

Als Mieter eines Aussenlagers in der Holzweid bin ich auf eine leistungsfähige Strassenanbindung angewiesen.

Daher bitte ich Sie, von der Einrichtung der geplanten Tempo-30-Zone Abstand zu nehmen.

Die Studie zeigt aber auch auf, dass Gefahrenpotentiale (Wahrnehmbarkeit Strassenraum, eingeschränkte Sichtverhältnisse, schmaler Strassenraum) bestehen. Die Verbesserung der Wohn- und Lärmsituation war nicht ein Hauptanliegen der Tempo 30 Zone Ruetschberg, es geht vor allem um die Erhöhung der Sicherheit sowie die dem Strassenquerschnitt entsprechende Nutzung. Die Leistungsfähigkeit der Strasse wird durch die sehr kurze Tempo 30 Zone nicht in einem grösseren Umfang reduziert und das Aathalkonzept sieht die Umleitung via Seegräben Pfäffikon nur in einer Fahrtrichtung vor. Die Strassenfunktion kann im Bereich des Weilers Ruetschberg mit einer Tempo 30 Zone sehr gut erfüllt werden. Der Einfluss auf den Ausweichverkehr wird aufgrund der geringen Verzögerung tatsächlich nicht erwartet, wäre aber ein erfreulicher Nebeneffekt.

Stellungnahme:

Die Studie zeigt bestehende Gefahrenpotenziale auf, insbesondere hinsichtlich Wahrnehmbarkeit des Strassenraums, eingeschränkter Sichtverhältnisse und geringer Fahrbahnbreite. Im Vordergrund der Tempo-30-Zone Ruetschberg stehen daher die Erhöhung der Verkehrssicherheit sowie eine dem Strassenquerschnitt angepasste Nutzung; eine Verbesserung der Wohn- und Lärmsituation ist nicht primäres Ziel.

Aufgrund der kurzen Streckenlänge wird die Leistungsfähigkeit der Strasse kaum beeinträchtigt. Ein signifikanter Einfluss auf den Ausweichverkehr wird nicht erwartet; eine allfällige Reduktion wäre jedoch ein positiver Nebeneffekt.

Die Einwendung wird, soweit sie den Projektperimeter betrifft, nicht berücksichtigt. Auf die Punkte der Einwendung ausserhalb des Projektperimeters wird nicht eingetreten.

3. Projekt für die Tempo-30-Zone

Die Anregungen und Anpassungen gemäss obigen Ausführungen wurden in die Studie eingearbeitet. Das Eingangstor Seite Seegräben wurde Richtung Seegräben verschoben und die Grösse und die Standorte der Belagskissen wurde angepasst.

In der Studie vom 9. Februar 2026 wird aufgezeigt, dass eine Erhöhung der Verkehrssicherheit mit einer Beschränkung der Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h wahrscheinlich ist, insbesondere für den Langsamverkehr. Zudem verringert sich die Attraktivität als Ausweichroute, was eine Verbesserung der Wohnqualität zur Folge hat und im Sinne des Projekts «Mobilität und Umwelt Pfäffikersee» ist. In einer ersten Phase empfiehlt das Büro SNZ AG, Zürich, signal- und markierungstechnische Massnahmen ohne zusätzliche bauliche Massnahmen. Wenn bei der Nachkontrolle nach einem Jahr erkennbar ist, dass die Geschwindigkeitsbeschränkung nicht eingehalten wird, könnten als weitere Massnahmen Belagskissen ergänzt oder Eingangstore erstellt werden. Die Details sind den Projektunterlagen zu entnehmen.

4. Weiteres Vorgehen

Die verkehrstechnische Studie sowie der Massnahmenplan sind gemäss §§ 16 und 17 StrG zur öffentlichen Vernehmlassung durch die Gemeinde während 30 Tagen öffentlich aufzulegen. Während der Auflage können Einsprachen durch Betroffene eingereicht werden. Nach Abschluss der öffentlichen Auflage werden die Einsprachen behandelt und anschliessend die Massnahmen durch den Gemeinderat festgesetzt. Die Signalisationsänderungen werden durch die Kantonspolizei verfügt und aufgelegt. Nach Eingang der Bewilligungen wird die Ausführung gemäss Massnahmenplan umgesetzt. Nach einer einjährigen Frist wird eine Nachkontrolle der Wirksamkeit der Signalisation durchgeführt. Daraus ergeben sich allenfalls zusätzliche bauliche Massnahmen gemäss beigelegtem Plan violett markiert und mit «2. Priorität, Nachrüstungsmassnahme» gekennzeichnet.

5. Finanzielles

Die geschätzten Kosten für die Umsetzung der Massnahmen in der 1. Priorität betragen ca. Fr. 12'000.- (+/- 30%). Die geschätzten Kosten für die Umsetzung der Massnahmen in der 2. Priorität betragen ca. Fr. 18'000.- (+/- 30%) und fallen, wenn überhaupt, ein Jahr verzögert an. Die Kosten für die Umsetzung werden dem laufenden Konto 4010.3141.05 für die Signalisation belastet.

Der Gemeinderat beschliesst:

1. Die Einwendungen werden gemäss Ausführungen unter Ziff. 2 beantwortet. Die Stellungnahme zu den Einwendungen ist gemäss § 13 StrG für 60 Tage zu publizieren.
2. Der öffentlichen Auflage der Tempo-30-Studie vom 9. Februar 2026 gemäss §§ 16 ff. StrG wird zugestimmt.
3. Das Ressort Bau und Umwelt wird beauftragt, das Projekt zwischen dem 8. Mai und 7. Juni 2026 öffentlich zu publizieren.
4. Nach der öffentlichen Auflage sind die Einsprachen durch das Ressort Bau und Umwelt zu bearbeiten, dem Gemeinderat zur Behandlung vorzulegen und die Projektfestsetzung zu beantragen.
5. Mit dem Vollzug des Beschlusses wird der Bereichsleiter Bau und Umwelt beauftragt.
6. Mitteilung durch Protokollauszug an:
 - Bereichsleiter Sicherheit und Einwohnerdienste
 - Bereichsleiter Bau und Umwelt
 - Leiterin Sicherheitsdienste
 - Verkehrstechnische Abteilung der Kapo
 - Archiv S5.01
 - Beschluss ist: teilweise öffentlich (Personendaten)

Gemeinderat Pfäffikon ZH

Marco Hirzel
Gemeindepräsident

Franziska Gross
Gemeindeschreiber-Stv.

Versanddatum: