

Auszug aus dem Protokoll des Regierungsrats des Kantons Basel-Landschaft vom
28.4.2026

1. Um den Ausweichverkehr auf den Quartierstrassen von der Autobahn A2 zu unterbinden, führte die Gemeinde Birsfelden im Jahr 2016 temporäre Durchfahrtsbeschränkungen und Einbahnregelungen für ausgewählte Gemeindestrassen bzw. Strassenabschnitte und Fahrtrichtungen ein (vgl. § 2 Verordnung temporäre Sperrung Gemeindestrassen [Verordnung Sperrung]; vgl. Beilage 4 der Vernehmlassung der Gemeinde Birsfelden; nachfolgend: Vernehmlassung). Diese Regelungen galten von Montag bis Freitag zwischen 16:00 bis 19:00 Uhr, ausgenommen an den Feiertagen, und betrafen die Friedhofstrasse ab Sternenfeldstrasse in Fahrtrichtung Basel, die Hardstrasse ab Sternenfeldstrasse/Kreisel in Fahrtrichtung Basel, den Burenweg ab Rheinfelderstrasse in Fahrtrichtung Florastrasse, die Wartenbergstrasse ab Rheinfelderstrasse in Fahrtrichtung Florastrasse, die Salinenstrasse ab Rheinfelderstrasse in Fahrtrichtung Prattelerstrasse und die Muttenzerstrasse ab Freulerstrasse in Richtung Birseckstrasse. Bestimmte Personengruppen waren trotz Beschränkung zur Durchfahrt berechtigt und erhielten eine schriftliche Durchfahrtsbewilligung. Eine solche Bewilligung in Form einer Karte erhielten alle Einwohnerinnen und Einwohner von Birsfelden sowie des Freuler-Quartiers in Muttenz inklusive deren Familienangehörige und Besuchende (auf Antrag, maximal zwei pro Einwohnerin/ Einwohner), Mitarbeitende sowie Kundinnen und Kunden von ortsansässigen Institutionen, Mitglieder von Vereinen und andere auswärtige Personen mit Wohneigentum oder Mietobjekten in Birsfelden oder dem Freuler-Quartier (vgl. § 3 ff. Verordnung Sperrung). Zur Durchsetzung der Beschränkungen führte die Polizei punktuell Kontrollen durch. Auch ein externer Sicherheitsdienst wurde engagiert, um unberechtigte Fahrzeuge zurückzuweisen. Die Übertretung der Durchfahrtsbeschränkung durch Nichtberechtigte wurde mit einer Ordnungsbusse gemäss Strassenverkehrsgesetz gebüsst (vgl. § 8 Abs. 2 Verordnung Sperrung).

2. An der Gemeindeversammlung vom 16. Dezember 2024 präsentierte der Gemeinderat der Gemeindeversammlung die Vorlage «Einführung automatischer Durchfahrtskontrollen zur Verhinderung des Ausweichverkehrs» (vgl. Beilage 5 der Vernehmlassung). Darin wurde die weiterhin anhaltende Problematik des Ausweichverkehrs erläutert und das bestehende System der Durchfahrtsbeschränkungen sowie dessen Schwachstellen dargelegt. Als Letztere wurden weiterhin regelmässig auftretende Staus auf den Gemeindestrassen während der abendlichen Stosszeiten und bei Vorfällen auf der Autobahn, die hohen Kosten für den externen Sicherheitsdienst und der hohe administrative Aufwand der Gemeindeverwaltung für

die Ausgabe der Durchfahrtsbewilligungen genannt. Der Gemeinderat erklärte seine Absicht, das bestehende System zu optimieren und stellte ein neues Konzept zur Vermeidung von Durchfahrts- und Ausweichverkehr auf Quartierstrassen vor, welches sich durch eine automatische Durchfahrtskontrolle auszeichnen sollte. Dabei sei vorgesehen, dass die Kontrollschilder der Fahrzeuge durch Kameras temporär erfasst und mit einer Mindestaufenthaltsdauer von 15 Minuten abgeglichen würden. Verweile ein Fahrzeug kürzer als die vorgegebene Zeit im Gebiet, werde dies als unberechtigte Durchfahrt gewertet und mit einer Busse belegt. Fahrzeuge von in Birsfelden oder im Freuler-Gebiet wohnhaften Personen oder von Personen, welche eine spezielle Berechtigung besässen, dürften uneingeschränkt passieren. Die Kontrolle erfolge ausschliesslich in Fahrtrichtung Basel. Die Durchfahrtsberechtigungen würden nicht mehr in Form von Karten ausgegeben, welche die berechtigten Personen mitführen müssten. Stattdessen werde eine digitale Liste der berechtigten Kontrollschilder geführt, welche automatisch mit den erfassten Kontrollschildern abgeglichen würde. Zudem sei jedes Fahrzeug, das sich länger als 15 Minuten im Gebiet aufhalte, zur Durchfahrt berechtigt. Aus diesem Grund würden Mitarbeitende sowie Kundinnen und Kunden von Geschäften und Institutionen keine Bewilligung mehr benötigen. So werde auch der administrative Aufwand verringert. Die Mindestaufenthaltsdauer sei anhand von Fahrzeitanalysen auf 15 Minuten festgelegt worden. Diese Dauer sei ausreichend lang, um zu verhindern, dass Fahrzeuge, die dem Stau auf der Autobahn und der Kantonsstrasse ausweichen wollten, die Gemeindestrassen nützen würden und dafür eine freiwillige Wartepause in Kauf nähmen. Gleichzeitig sei sie kurz genug, damit Kundinnen und Kunden mit einem kurzen Aufenthalt in Geschäften nicht gebüsst würden. Der Gemeinderat beantragte der Gemeindeversammlung die Genehmigung der Projektvorlage sowie die Bewilligung eines Investitionskredits in der Höhe von 490'000 Franken für die Umsetzung der automatischen Durchfahrtskontrolle (Investitionskosten). Die Gemeindeversammlung folgte dem Antrag des Gemeinderates.

3. An der Gemeindeversammlung vom 7. April 2025 präsentierte der Gemeinderat sodann die Vorlage «Teilrevision Polizeireglement» (vgl. Beilage 6 der Vernehmlassung). Darin schlug er vor, einen neuen Paragraphen 31a in das Polizeireglement einzufügen, der die Grundlage für das neue System der automatischen Durchfahrtskontrolle bilden sollte. In § 31a sollte die Gemeindepolizei ermächtigt werden, Kontrollschilder von Fahrzeugen zur Überwachung und Ahndung von Teilfahrverboten automatisch zu erfassen und mit Datenbanken abzugleichen. Weiter sollte die Gemeindepolizei eine Liste von Fahrzeugen, die zur Durchfahrt berechtigt sind, erstellen (sog. White List). Ausserdem enthielt der neue § 31a Vorgaben in Bezug auf die Löschung der erfassten Daten. Die Gemeindeversammlung Birs-

felden genehmigte diese Teilrevision des Polizeireglements mit Beschluss vom 7. April 2025 (vgl. Beilage 7 der Vernehmlassung). Dieser Beschluss unterstand dem fakultativen Referendum, deren Frist unbenutzt verstrich. In der Folge wurde die Teilrevision des Polizeireglements der Sicherheitsdirektion zur Genehmigung unterbreitet, welche diese mit Schreiben vom 22. Mai 2025 genehmigte. An seiner Sitzung vom 10. Juni 2025 beschloss der Gemeinderat, das teilrevidierte Polizeireglement per 1. September 2025 in Kraft zu setzen (vgl. Beschluss Nr. 2025-257).

4. Anlässlich seiner Sitzung vom 10. Juni 2025 verabschiedete der Gemeinderat ausserdem die Verordnung «Teilfahrverbot Gemeindestrassen mit automatischer Durchfahrtskontrolle» (Verordnung ADK). Er setzte die Verordnung ADK, wie das revidierte Polizeireglement, per 1. September 2025 in Kraft und die bis dahin geltende Verordnung Sperrung gleichzeitig ausser Kraft (vgl. Beschluss Nr. 2025-257). Zudem beschloss er sechs verkehrspolizeiliche Anordnungen für die Einfahrtsachsen und gab deren amtliche Publikation im Amtsblatt in Auftrag (vgl. Beilage 8 der Vernehmlassung). Die Publikation der verkehrspolizeilichen Anordnungen im Amtsblatt erfolgte am 23. Juni 2023.

5. In der Verordnung ADK sowie in den verkehrspolizeilichen Anordnungen werden die betroffenen Strassen bzw. Strassenabschnitte, für welche Durchfahrtsbeschränkungen gelten, bezeichnet. Es sind exakt dieselben, welche bereits von der Verordnung Sperrung erfasst waren (vgl. Ziffer 1 oben). Im Unterschied zur vorherigen Regelung gilt das Teilfahrverbot jedoch immer bzw. jederzeit, das heisst ganzjährig, von Montag bis Sonntag, von 00:00 bis 24:00 Uhr (vgl. § 2 Abs. 2 Verordnung ADK). Davon ausgenommen sind Fahrten von Fahrzeugen mit Durchfahrtsbewilligung, Gebietsdurchfahrten mit einer Aufenthaltsdauer von mehr als 15 Minuten sowie Bringfahrten.

6. A.____ ist Mitglied des Familiengartenvereins und des B.____vereins in Birsfelden. Er wohnt im Lehenmattquartier in Basel. Als Mitglied des Familiengartenvereins und Pächter eines Familiengartens verfügte A.____ gestützt auf § 3 Abs. 1 Bst. e Verordnung Sperrung über eine Durchfahrtsbewilligung für die Gemeinde Birsfelden.

7. Am 24. August 2025 beantragte A.____ bei der Gemeinde Birsfelden eine neue Durchfahrtsbewilligung. Am 26. bzw. 27. August 2025 teilte ihm die Gemeindeverwaltung per E-Mail mit, dass Dauerpächter nicht durchfahrtsberechtigt seien. Es würden keine Durchfahrtsbewilligungen mehr ausgestellt, da die Durchfahrten neu mit der Kamera kontrolliert würden.

Die Einfahrt sei nun immer erlaubt, nur nicht die direkte Durchfahrt, also die Einfahrt und Ausfahrt innert 15 Minuten. Dabei wurde auf die Verordnung ADK verwiesen (vgl. Beilage 1 der Vernehmlassung).

8. Mit Eingabe vom 28. August 2025 erhob A.____ «Beschwerde» beim Gemeinderat Birsfelden gegen die Nichterteilung der Durchfahrtsbewilligung (vgl. Beilage 1 der Vernehmlassung). Er machte geltend, er habe als Mitglied des Familiengartenvereins gestützt auf § 3 Abs. 1 Bst. c der Verordnung ADK Anspruch auf Erteilung einer Durchfahrtsbewilligung bzw. auf Aufnahme in die sogenannte White List. Der Familiengartenverein sei eine Institution im Sinne dieser Bestimmung. Dabei berief er sich auf das Rechtsgleichheits- bzw. das Diskriminierungsverbot.

9. Mit Beschluss Nr. 2025-435 vom 14. Oktober 2025 wies der Gemeinderat die Einsprache von A.____ ab und gab seinem Begehren auf Erteilung einer Durchfahrtsbewilligung bzw. auf Aufnahme in die White List nicht statt (vgl. Beilage 2 der Vernehmlassung). Mit Verfügung vom 16. Oktober 2025 wurde A.____ dieser Beschluss des Gemeinderates eröffnet (vgl. Beilage 3 der Vernehmlassung). Der Gemeinderat begründete seinen Entscheid im Wesentlichen damit, dass nur Fahrzeuge, die auf in Birsfelden ortsansässige Vereine zugelassen seien, eine Durchfahrtsbewilligung erhalten würden. Der Verein als Körperschaft solle entlastet werden. Dies sei gegenüber dem alten System eine deutliche Änderung, welche darin begründet liege, dass mit dem alten System eine Zufahrt zum Vereinslokal ohne Durchfahrtsbewilligung im Zeitraum zwischen 16 Uhr und 19 Uhr über gewisse Strassen ausgeschlossen gewesen sei. Mit dem neuen System sei die Zufahrt jedoch möglich, wenn die geltenden Rahmenbedingungen eingehalten würden (Aufenthaltsdauer mindestens 15 Minuten oder gleiche Ausfahrt wie Einfahrt [Bringfahrt]). Mitglieder des Familiengartenvereins könnten ihre Gärten somit jederzeit erreichen, wobei lediglich zeitliche Vorgaben oder eine bestimmte Streckenwahl berücksichtigt werden müssten.

10. Dagegen hat A.____ mit Eingabe vom 21. Oktober 2025 Beschwerde beim Regierungsrat erhoben. Er macht geltend, sein Lebensmittelpunkt befinde sich in der Gemeinde Birsfelden, da er Mitglied in zwei in Birsfelden ansässigen Vereinen sei, dort enge Freunde habe, sein Hausarzt sich dort befinde und er auch sonst viel in Birsfelden sei (Einkäufe, Coiffeur etc.). Sein formeller Wohnsitz in Basel sei lediglich von untergeordneter Bedeutung. Einwohnerinnen und Einwohner von Birsfelden hätten einen Anspruch auf eine Durchfahrtsbewilligung und aus Gründen der Gleichbehandlung müsse auch ihm eine solche gewährt werden.

Er beantragt, die Verfügung des Gemeinderats Birsfelden vom 16. Oktober 2025 sei aufzuheben und er sei in die sogenannte White List für Birsfelden aufzunehmen. Des Weiteren argumentiert A.____, mit dem Erlass der Verordnung ADK habe die Gemeinde Birsfelden ihre Kompetenzen überschritten, das Verhältnismässigkeitsprinzip verletzt und gegen die Grundrechte bzw. den Datenschutz verstossen. Er beantragt, die Verordnung als Ganzes sei aufzuheben und die Gemeinde sei anzuweisen, ein Zufahrtsregime analog der Gemeinde Muttenz einzurichten (Zubringerdienst) oder das System der Durchfahrtsbewilligungen wieder einzuführen. Zudem verlangt er, dass die Gemeinde sämtliche Gutachten, Verkehrserhebungen, Stauanalysen, Datenerhebungen sowie sonstige Grundlagen, auf denen die Teilfahrverbote beruhen, offenlegt. Alles unter o/e-Kostenfolge.

11. Die Gemeinde Birsfelden hat sich, vertreten durch C.____, Advokat in Muttenz, mit Eingabe vom 23. Dezember 2025 zur Beschwerde vernehmen lassen und deren Abweisung beantragt. Des Weiteren beantragt sie, die ordentlichen Verfahrenskosten seien dem Beschwerdeführer aufzuerlegen und die Parteikosten seien wettzuschlagen.

12. Mit Eingabe vom 20. März 2026 reichte die Gemeinde weitere Unterlagen ein, namentlich einen Grundlagenbericht vom 12. August 2013, einen Massnahmenbericht vom 4. März 2014 sowie ein Monitoring vom 15. November 2022. Diese Eingabe inklusive Beilagen wurde A.____ 13. Auf die weiteren Ausführungen in allen genannten Eingaben wird, soweit erforderlich, in den nachfolgenden Erwägungen eingegangen.

Erwägungen

1. Zunächst ist die Frage des Eintretens zu klären.

1.1 Gemäss § 172 Abs. 1 des Gesetzes vom 28. Mai 1970 über die Organisation und die Verwaltung der Gemeinden (GemG) in Verbindung mit § 27 Abs. 1 Bst. b Verwaltungsverfahrensgesetz vom 13. Juni 1988 (VwVG BL) können Verfügungen und Entscheide der Gemeindebehörden durch Beschwerde angefochten werden. Beschwerdeinstanz ist gemäss § 174 Abs. 1 Ziff. 3 GemG in Verbindung mit § 167 Abs. 1 GemG und § 29 Abs. 1 Bst. a VwVG BL der Regierungsrat. Zur Beschwerdeerhebung legitimiert ist gemäss § 173 Abs. 1 Ziff. 3 GemG in Verbindung mit § 31 Bst. a VwVG BL, wer von der angefochtenen Verfügung berührt ist und ein schutzwürdiges Interesse an ihrer Änderung oder Aufhebung hat. Hinsicht-

lich Form und Frist schreibt § 175 Abs. 1 GemG vor, dass die Beschwerde innert zehn Tagen seit Eröffnung des Beschlusses beim Regierungsrat schriftlich einzureichen ist.

1.2 Der Regierungsrat tritt in seiner Eigenschaft als Rechtsmittelinstanz auf Verwaltungsbeschwerden gegen Verfügungen letztinstanzlicher Gemeindebehörden ein, sofern alle diesbezüglichen Voraussetzungen erfüllt sind (§ 29 Abs. 1 Bst. a VwVG BL). Zur Beschwerde berechtigt ist, wer durch die angefochtene Verfügung berührt ist und ein schutzwürdiges Interesse an deren Änderung oder Aufhebung hat (§ 31 Abs. 1 Bst. a VwVG BL). Mit der angefochtenen Verfügung wies der Gemeinderat die Einsprache des Beschwerdeführers gegen die Nichterteilung einer Durchfahrtsbewilligung ab. Damit ist er durch die angefochtene Verfügung berührt und hat ein schutzwürdiges Interesse an deren Änderung oder Aufhebung.

1.3 Der Beschwerdeführer moniert in seiner Beschwerde in erster Linie, dass er zu Unrecht nicht in die White List aufgenommen worden sei. Er argumentiert im Wesentlichen, sein Lebensmittelpunkt befinde sich in der Gemeinde Birsfelden und er sei daher gleich zu behandeln wie die Einwohnerinnen und Einwohner der Gemeinde. Er beantragt, die Verfügung des Gemeinderates vom 16. Oktober 2025, worin dieser seinen Antrag auf Erteilung einer Durchfahrtsbewilligung ablehnte, sei aufzuheben und sein Fahrzeug sei in die White List aufzunehmen. An erster Stelle wehrt sich der Beschwerdeführer also gegen diesen konkreten Entscheid.

1.4 Zusätzlich beantragt der Beschwerdeführer, die Verordnung ADK sei aufzuheben und die Gemeinde sei anzuweisen, während den Stosszeiten ein «Durchfahrt nur für Berechtigte»-Regime analog der Gemeinde Muttenz anzuordnen oder die altbewährte Durchfahrtskarte wieder einzuführen. Er macht geltend, die Gemeinde habe ihre Kompetenzen überschritten, habe eine unverhältnismässige Regelung getroffen und diese verletze das Recht auf informationelle Selbstbestimmung und weitere Grundrechte. Damit stellt er anlässlich der Anfechtung eines konkreten Entscheids auch die Rechtmässigkeit der anwendbaren generell-abstrakten Vorschriften als solche in Frage.

1.5 Im Rahmen der sogenannten konkreten Normenkontrolle wird die Rechtmässigkeit einer Norm in einem hängigen Einzelfall überprüft und der überprüften Norm die Anwendung versagt, sofern sie als rechtswidrig erkannt wird. Die Rechtmässigkeit der Norm wird lediglich als Vorfrage (Nebenpunkt) eines Rechtsanwendungsakts geprüft, mit dem sich die Behörde gerade befasst. Die Rechtsgrundlage der konkreten Normenkontrolle findet sich im Legali-

tätsprinzip von Art. 5 Abs. 1 Bundesverfassung der Schweizerischen Eidgenossenschaft vom 18. April 1999 (BV; vgl. PIERRE TSCHANNEN, Staatsrecht der Schweizerischen Eidgenossenschaft, 5. Aufl. 2021, Rz. 498 ff.). Im Kanton findet sich ebenfalls eine Rechtsgrundlage. So versagt der Regierungsrat gemäss § 76 Abs. 4 der Verfassung des Kantons Basel-Landschaft vom 17. Mai 1984 (KV) Erlassen die Anwendung, wenn sie dem Bundesrecht oder kantonalem Verfassungs- oder Gesetzesrecht widersprechen. Die fragliche Verfassungsbestimmung statuiert demnach eine Zuständigkeit des Regierungsrats zur konkreten Normenkontrolle. Soweit sich diese Kontrolle auf Bundesrecht bezieht, dient sie auch der Verwirklichung des Grundsatzes des Vorrangs des Bundesrechts (vgl. Art. 49 Abs. 1 BV, «derogatorische Kraft des Bundesrechts»). Zum Bundesrecht in diesem Sinne gehören die von Bundesorganen erlassenen rechtsetzenden Bestimmungen aller Normstufen sowie das für die Schweiz verbindliche Völkerrecht (vgl. TSCHANNEN, a.a.O., Rz. 834 f.).

1.6 Nach dem Gesagten kann auch auf das zweite Begehren des Beschwerdeführers, nämlich anlässlich seines Einzelfalles die Rechtmässigkeit der Verordnung ADK als solche zu überprüfen, eingetreten werden, wobei davon ausgegangen wird, dass der Beschwerdeführer neben der Verordnung ADK sinngemäss auch geltend macht, dass das Polizeireglement und die verkehrspolizeilichen Anordnungen unrechtmässig seien und dahingehend überprüft werden müssen. Eine Einschränkung besteht allerdings: Entgegen dem Antrag des Beschwerdeführers können die zu überprüfenden kommunalen Normen im vorliegenden Beschwerdeverfahren nicht aufgehoben werden. Der Regierungsrat kann einer überprüften Regelung höchstens die Anwendung versagen und es wäre in der Folge an der Gemeinde, diese aufzuheben oder anzupassen. Auf den Antrag auf Aufhebung der Verordnung ADK kann deshalb nicht eingetreten werden.

1.7 Im Übrigen und in diesem Sinne ist jedoch auf die frist- und formgerecht eingereichte Beschwerde einzutreten.

2. In materieller Hinsicht macht der Beschwerdeführer erstens geltend, die Gemeinde habe ihre Kompetenzen überschritten. Mit Verweis auf Art. 3 Abs. 4 Strassenverkehrsgesetz des Bundes vom 19. Dezember 1958 (SVG) argumentiert er, ein 24-Stunden-Verbot ohne Anpassung an die Stosszeiten überschreite die kommunale Kompetenz. Weshalb, führt er nicht weiter aus.

2.1 Die in Frage stehenden verkehrspolizeilichen Anordnungen sehen vor, den Motorfahrzeug- und Motorradverkehr auf bestimmten Abschnitten mehrerer Gemeindestrassen zu verbieten. Vom Verbot ausgenommen sind Fahrzeuge mit einer Aufenthaltsdauer von mindestens 15 Minuten, solche mit einer Bewilligung sowie Bringfahrten. Es handelt sich somit nicht um ein totales Fahrverbot, wie es Art. 3 Abs. 3 SVG regelt, sondern um eine funktionelle Anordnung im Sinne von Art. 3 Abs. 4 SVG, namentlich ein Teilfahrverbot.

2.2 Die Gemeinde beruft sich zunächst auf ihre in Art. 50 Abs. 1 BV sowie in § 45 KV und § 47a Abs. 2 KV gewährleistete Gemeindeautonomie bzw. das Subsidiaritätsprinzip. Weiter beruft sie sich für ihre Regelungskompetenz auf Art. 3 SVG und § 4 Strassenverkehrsgesetz Basel-Landschaft vom 3. Mai 2012 (SVG BL). Die Gemeinden seien im Bereich der kommunalen Strassen und der kommunalen Strassenpolizei autonom. Soweit das kantonale Recht keine höherrangigen kantonalen Vorgaben aufstelle, sei von einer erheblichen Entscheidungsfreiheit in Bezug auf die kommunale Rechtsetzung und -anwendung auszugehen. Sowohl § 31a Polizeireglement als auch die Verordnung ADK würden sich auf gesetzliche Grundlagen stützen, die es den Gemeinden erlauben würden, Verkehrsbeschränkungen auf Gemeindestrassen zu erlassen und zu ahnden.

2.3 Der Bund hat auf dem Gebiet des Strassenverkehrsrechts – gestützt auf Art. 82 Abs. 1 BV – seine Kompetenz zum Erlass sogenannt generell-abstrakter Verkehrsvorschriften vollständig ausgeübt. Demgegenüber hat er die Befugnis zur Anordnung lokaler Verkehrsregelungen nach Massgabe der bundesrechtlichen Vorschriften an die Kantone delegiert. Gemäss Art. 3 Abs. 2 SVG sind die Kantone befugt, für bestimmte Strassen Fahrverbote, Verkehrsbeschränkungen und Anordnungen zur Regelung des Verkehrs zu erlassen. Die Kantone sind ihrerseits berechtigt, diese Kompetenz an die Gemeinden weiter zu delegieren (Art. 3 Abs. 2 Satz 2 SVG). Von dieser Möglichkeit hat der Kanton Basel-Landschaft Gebrauch gemacht. Gemäss § 4 Abs. 1 SVG BL entscheidet die Gemeinde auf Gemeindestrassen über Verkehrsanordnungen und Verkehrsbeschränkungen sowie über die Anbringung von Signalen und Markierungen; sie orientiert die Polizei Basel-Landschaft über ihre Entscheide. Diese Befugnis ist Ausfluss der Gemeindeautonomie (§ 2 GemG). Die vorliegend von der Durchfahrtsbeschränkung betroffenen Strassen sind allesamt Gemeindestrassen (§ 7 Absatz 3 des Strassengesetzes vom 24. März 1986 [Strassengesetz]), sodass die Gemeinde Birsfelden zuständig ist, die entsprechenden Teilfahrverbote zu erlassen.

2.4 Die Teilfahrverbote wurden in Form von sechs verkehrspolizeilichen Anordnungen erlassen. Funktionelle Verkehrsanordnungen im Sinne von Art. 3 Abs. 4 SVG müssen gemäss Art. 107 Abs. 1 der Signalisationsverordnung vom 5. September 1979 (SSV) verfügt und mit einer Rechtsmittelbelehrung versehen veröffentlicht werden. Nach der Rechtsprechung des Bundesgerichts stellen funktionelle Verkehrsanordnungen Verwaltungsakte in Form von Allgemeinverfügungen dar (vgl. Bundesgerichtsentscheid [BGE] 101 Ia 73, E. 3b). Bei Beschlüssen über Fahrverbote, welche in Form von Allgemeinverfügungen ergehen, handelt es sich nicht um Rechtsetzung, sondern um eine reine Vollzugsaufgabe. Der Gemeinderat ist gemäss § 70 Abs. 1 GemG die verwaltende und die vollziehende Behörde der Einwohnergemeinde. Er übt alle Befugnisse aus, die der Einwohnergemeinde zustehen und nicht durch besonderen Rechtssatz einem anderen Gemeindeorgan zugewiesen sind (§ 70 Abs. 2 GemG). Über die in dieser Generalklausel vorgesehenen Kompetenzen werden dem Gemeinderat in §§ 70a bis 72 GemG weitere Befugnisse ausdrücklich zugewiesen. § 72 Abs. 2 GemG hält fest, dass der Gemeinderat im übertragenen Wirkungskreis die eidgenössischen und kantonalen Erlasse vollzieht, soweit deren Vollzug den Einwohnergemeinden übertragen ist. Beim Erlass der hier in Frage stehenden funktionellen Verkehrsanordnungen im Sinne von Art. 3 Abs. 4 SVG handelt es sich um den Vollzug von eidgenössischem Strassenverkehrsrecht, welcher gemäss dem kantonalen Recht den Gemeinden übertragen ist. Entsprechend ist in § 31 Abs. 1 Polizeireglement Birsfelden vorgesehen, dass der Gemeinderat die dauernden verkehrspolizeilichen Anordnungen auf Gemeindestrassen erlässt, wobei es sich, nach dem Gesagten, um eine rein deklaratorische Zuweisung handelt, welche sich bereits aus dem kantonalen Recht ergibt (vgl. zum Ganzen Entscheid des Kantonsgerichts, Abteilung Verfassungs- und Verwaltungsrecht, [KGE VV] 810 12 325 vom 22. Mai 2013, E. 4.3).

2.5 Dem Beschwerdeführer ist demnach nicht zu folgen, wenn er mit Verweis auf Art. 3 SVG argumentiert, ein 24-Stunden-Verbot ohne Anpassung an die Stosszeiten überschreite die kommunale Kompetenz. Die Gemeinde und konkret der Gemeinderat ist, wie dargelegt, befugt, auf Gemeindestrassen Fahrverbote, Verkehrsbeschränkungen und Anordnungen zur Regelung des Verkehrs zu erlassen.

3. Der Beschwerdeführer bringt zweitens vor, die kommunale Regelung verletze das in Art. 5 Abs. 2 BV garantierte Verhältnismässigkeitsprinzip. Der Stau trete nachweislich nur zwischen 16 Uhr und 18:30 Uhr auf, weshalb ein generelles 24-Stunden-Verbot übermässig sei. Mildere, gleich wirksame Mittel, wie beispielsweise ein zeitlich begrenztes Fahrverbot, eine Durchfahrt nur für Berechtigte, Verkehrslenkungsmassnahmen, temporäre Signalisationen

etc., seien nicht geprüft worden. Ausserdem sei die Massnahme nicht geeignet, den Zweck, namentlich die Entlastung des Verkehrs bzw. die Stauvermeidung, zu erreichen. Das Fahrverbot verschlechtere die Gesamtsituation in der Region, da sich nun der Ausweichverkehr an andere Orte, beispielsweise in die Birsstrasse in Basel verlagert habe.

3.1 Funktionelle Verkehrsanordnungen im Sinne von Art. 3 Abs. 4 SVG können erlassen werden, soweit der Schutz der Bewohner oder gleichermassen Betroffener vor Lärm und Luftverschmutzung, die Beseitigung von Benachteiligungen von Menschen mit Behinderungen, die Sicherheit, die Erleichterung oder Regelung des Verkehrs, der Schutz der Strasse oder andere in den örtlichen Verhältnissen liegende Gründe dies erfordern. Mindestens eine der genannten sachlichen Voraussetzungen muss erfüllt sein, um beispielsweise in Wohnquartieren den Verkehr zu beschränken. Die Kantone und Gemeinden können insoweit all jene Massnahmen treffen, die ihnen im Rahmen der strassenverkehrsrechtlichen Bundesvorschriften zur Verfügung stehen und die nach dem Grundsatz der Notwendigkeit und Verhältnismässigkeit zulässig sind (Urteil des Bundesgerichts [BGer] 1C_445/2018 vom 27. Februar 2019, E. 3.2).

3.2 Bei der Überprüfung der Frage, ob die gesetzlichen Voraussetzungen für eine funktionelle Verkehrsbeschränkung erfüllt sind, ist zu berücksichtigen, dass es sich bei den in Art. 3 Abs. 4 SVG verwendeten Tatbestandsformulierungen um sogenannte unbestimmte Gesetzesbegriffe handelt, bei deren Auslegung und Anwendung den Behörden ein gewisser Auslegungsspielraum zusteht. Soweit örtliche Verkehrsverhältnisse zu beurteilen sind, die den Gemeindebehörden wesentlich besser bekannt sind als dem Regierungsrat, auferlegt sich dieser deshalb eine gewisse Zurückhaltung (so auch das Kantonsgericht in KGE VV 810 12 167 vom 18. Dezember 2013, E. 3.3).

3.3 In ihrer Vernehmlassung erklärt die Gemeinde, die Teilfahrverbote dienten der Entlastung der Quartiere, mitunter dem Schutz der Einwohnerinnen und Einwohner der Quartiere vor dem Ausweichverkehr und somit vor Lärm und Luftverschmutzung sowie der Erhöhung der Sicherheit auf den Gemeindestrassen, inklusive der Schulwegsicherheit (Rz. 31 und 35). Die Entlastung der betroffenen Quartiere, deren Bevölkerung sowie der ortsansässigen Institutionen (z. B. Firmen, Vereine, Stiftungen, Schulen) ist denn auch in § 1 Abs. 1 Verordnung ADK als Zweck festgehalten und wird ebenso in der Vorlage des Gemeinderats vom 29. Oktober 2024 genannt (Beilage 5 zur Vernehmlassung). Ziel der Massnahmen ist folglich der Schutz vor Lärm und Luftverschmutzung, die Erhöhung der Sicherheit sowie der Schutz vor

übermässigem Verkehr. Da der Verkehr in Wohnquartieren aus ebendiesen Gründen beschränkt werden kann, ist das Anbringen des allgemeinen Fahrverbots mit der Zusatztafel «ausgenommen Aufenthaltsdauer mindestens 15 Minuten oder Bewilligung» mit den Voraussetzungen von Art. 3 Abs. 4 SVG grundsätzlich vereinbar.

3.4 Die Gemeinden können all jene Massnahmen treffen, die ihnen im Rahmen der strassenverkehrsrechtlichen Bundesvorschriften zur Verfügung stehen. Allerdings müssen diese, wie bereits erwähnt, nach dem Grundsatz der Notwendigkeit und Verhältnismässigkeit zulässig sein (Urteil des BGer 1C_445/2018 vom 27. Februar 2019, E. 3.2). Die Massnahme muss mithin geeignet sein, das angestrebte Ziel überhaupt zu verwirklichen. Ferner ist eine Anordnung nach dem Grundsatz der Erforderlichkeit nur dann verhältnismässig, wenn das gleiche Ziel nicht auch mit weniger einschneidenden Massnahmen erreichbar ist. Und schliesslich verlangt der Grundsatz der sogenannten Verhältnismässigkeit im engeren Sinn, dass die mit der fraglichen Massnahme erzielten Vorteile in einem vernünftigen Verhältnis zu den damit verbundenen Nachteilen stehen. Auch in diesem Zusammenhang ist indes zu beachten, dass Verkehrsanordnungen der hier in Frage stehenden Art regelmässig mit komplexen Interessenabwägungen verbunden sind. Entsprechend der Natur der Sache liegt die Verantwortung für die Zweckmässigkeit und Wirksamkeit solcher Massnahmen in erster Linie bei den verfügenden Behörden. Die zuständigen Organe besitzen dabei einen erheblichen Gestaltungsspielraum (vgl. auch KGE VV 810 12 167 vom 18. Dezember 2013, E. 3.3).

3.5.1 Der Beschwerdeführer moniert, die Massnahme sei gar nicht geeignet, den Zweck, namentlich die Entlastung des Verkehrs bzw. die Stauvermeidung, zu erreichen. Das Fahrverbot verschlechtere die Gesamtsituation in der Region, da sich nun der Ausweichverkehr an andere Orte, beispielsweise in die Birsstrasse in Basel verlagert habe.

3.5.2 Dem hält die Gemeinde zu Recht entgegen, dass das Ziel der Massnahme die Entlastung der Bevölkerung und Institutionen in den Quartieren sei und nicht die Stauvermeidung in der gesamten Region. Die Gemeinde weist darauf hin, dass sich zwei Monate nach Inbetriebnahme des neuen Verkehrsregimes zeigte, dass die Verkehrsmengen bei fünf von sechs Strassenabschnitten rückläufig waren, wobei die durchschnittliche Reduktion 21% betrug (vgl. Beilage 19 zur Vernehmlassung, S. 7). Demnach erscheint die Massnahme durchaus geeignet, das Ziel der Gemeinde, nämlich die Entlastung der Bevölkerung und der Institutionen in den Quartieren vom Ausweichverkehr und den damit verbundenen Immissionen, zu erreichen.

3.6.1 Der Beschwerdeführer macht ferner geltend, der Stau trete nur zwischen 16:00 Uhr und 18:30 Uhr auf, weshalb ein generelles 24-Stunden-Verbot übermässig sei. Es wären mildere, gleich wirksame Mittel denkbar, wobei er ein zeitlich begrenztes Fahrverbot, eine Durchfahrt nur für Berechtigte, Verkehrslenkungsmassnahmen und temporäre Signalisationen als Beispiele nennt. Mit anderen Worten stellt er die Erforderlichkeit der Massnahme in Frage.

3.6.2 Die Gemeinde bestreitet in ihrer Vernehmlassung, dass der Stau lediglich zwischen 16:00 und 18:30 Uhr auftrete (Rz. 35). Die Staustunden auf der A2 hätten in den letzten Jahren enorm zugenommen. Es komme auf der A2 und der Hauptstrasse von Birsfelden längst nicht mehr bloss zu den Hauptverkehrszeiten zu Staubildung. Mittlerweile würden sich den ganzen Tag Staus auf der A2 bilden. Die Teilfahrverbote würden ganz bewusst nicht nur zu gewissen Zeiten gelten, vielmehr solle das Verkehrsaufkommen auf den betroffenen Gemeindestrassen dauerhaft reduziert werden, namentlich auch im Falle von Vorfällen auf der Autobahn ausserhalb der abendlichen Stosszeiten sowie während der geplanten Sanierung der Ortsdurchfahrt in Birsfelden. Die Hauptstrasse in Birsfelden werde in den kommenden Jahren totalsaniert, weshalb zusätzlicher ganztägiger Ausweichverkehr in die Quartiere erwartet werde. Auch dieser künftigen Mehrbelastung solle begegnet werden. Dass Verkehrsbeschränkungen den ganzen Tag und nicht nur zu einzelnen Stunden gelten, führe letztlich auch zu einer besseren Verständlichkeit der Massnahmen (Rz. 46). Bereits in seiner Vorlage vom 24. Oktober 2024 hatte der Gemeinderat ebendiese Gründe bezeichnet, um die Ausdehnung des zeitlich beschränkten Regimes auf ein Teilfahrverbot, welches rund um die Uhr gelten soll, zu rechtfertigen (vgl. Beilage 5 zur Vernehmlassung).

3.6.3 Im Grundlagenbericht der Verkehrsingenieure D.____ & Partner vom 12. August 2013 (vgl. Beilage 24) wird dargelegt, dass der Verkehr auf der A2 Richtung Norden zu Spitzenzeiten und während Ausnahmefällen – beispielsweise Unfällen, Stau, Fahrstreifensperrungen – häufig die Ausfahrt Pratteln bzw. zum Teil auch die Ausfahrt Birsfelden benutze. Dieser Ausweichverkehr kumuliere sich dann auf der Hauptstrasse sowie der Rheinfelderstrasse mit der dort schon hohen Verkehrsbelastung, insbesondere während der Abendspitzenstunden. Dies führe dazu, dass der Verkehr in Birsfelden in die Wohnquartiere ausweiche. Die Gemeinde Birsfelden stelle fest, dass sich die Ausnahmesituationen in letzter Zeit häufen würden, insbesondere in den Sommermonaten, mutmasslich aufgrund des Transit-Ferienverkehrs (Beilage 24, S. 4 und 16). Aus den mittleren Tagesganglinien des Jahres

2011 wird ersichtlich, dass die Verkehrsbelastung in Richtung Basel ab 13 Uhr zunahm und zwischen 17 Uhr und 18 Uhr die Spitze erreichte (Beilage 24, S. 10). Obwohl die Verkehrsbelastung tendenziell abgenommen habe, habe sich die Stausituation auf der Hauptstrasse verschärft. Grund dafür könnten der vermehrte Schleichverkehr durch das Sternfeldquartier und die damit verbundene Kapazitätsreduktion in der Hauptstrasse am Knoten Bären bilden (Beilage 24, S. 11). Verkehrszählungen im Quartier zeigten, dass sowohl die Friedhofstrasse als auch die Hardstrasse ausgeprägte Abendspitzen aufwiesen, wobei die Friedhofstrasse deutlich stärker belastet war (Beilage 24, S. 14). Weiter wurde festgestellt, dass über 50% des Durchgangsverkehrs in der Abendspitzenstunde den Weg durch das Sternfeldquartier wählte, da diese Route in der Abendspitze eine um gut 5 Minuten kürzere Fahrzeit aufweise (Beilage 24, S. 23). Die Auswertung der verkehrsrelevanten Ereignisse zeigte zudem, dass es zusätzlich durchschnittlich fünfmal pro Monat aufgrund eines Ereignisses (Unfall, Pannenfahrzeug, internationales FCB-Spiel etc.) zu Ausweichverkehr durch Birsfelden kam (Beilage 24, S. 26 f.). Zusammenfassend zog der Bericht das Fazit, dass der Verkehr durch Birsfelden die Kapazitätsgrenze erreicht habe. In den Abendspitzenstunden und bei Ereignissen komme es zu Schleichverkehr durch das Sternfeldquartier und die Belastung der Achse Friedhofstrasse – Kirchstrasse in Fahrtrichtung Basel sei dabei etwa gleich hoch wie diejenige der Hauptstrasse (Beilage 24, S. 42).

3.6.4 Im Monitoring zum Ausweichverkehr vom 15. November 2022 der D.____ & Partner (vgl. Beilage 26 zur Vernehmlassung) wird festgestellt, dass die Überlastung der A2 in der Abendspitze seit 2016 stark zugenommen habe (Beilage 26, S. 16). Zudem habe sich gezeigt, dass der Verkehr sowohl auf der Rheinfelderstrasse als auch auf der Hardstrasse stadteinwärts trotz der 2016 eingeführten Massnahmen im Vergleich zum Verkehr vor den Massnahmen zugenommen habe, auf der Rheinfelderstrasse vor allem zwischen 8 Uhr und 9 Uhr sowie ab 13 Uhr bis 20 Uhr und auf der Hardstrasse ab 15 Uhr bis 19 Uhr (Beilage 26, S. 11 und 13). Einzig auf der Friedhofstrasse stadteinwärts habe insgesamt ein Rückgang verzeichnet werden können (Beilage 26, S. 12).

3.6.5 Im Monitoring vom 17. Dezember 2025 der D.____ & Partner (vgl. Beilage 19 zur Vernehmlassung) wird festgestellt, dass die Verkehrsmengen in der Friedhofstrasse seit 2022 insbesondere ausserhalb der Abendspitzenstunden wieder angestiegen waren, was zeige, dass sich der Druck auf die Friedhofstrasse zunehmend auch ausserhalb der Hauptverkehrszeiten erhöht habe. Dies sei unter anderem auf das ASTRA-Projekt Erhaltungsmassnahme Osttangente zurückzuführen. Zwischen 16 Uhr und 19 Uhr hätte sich die Verkehrs-

menge auf der Friedhofstrasse seit 2016 hingegen reduziert (Beilage 19, S. 8). In Bezug auf die Hardstrasse wurde festgestellt, dass die Verkehrsmengen während der Abendspitze trotz der 2016 eingeführten Massnahmen gestiegen waren, wobei sie ab September 2022 wieder rückläufig waren. Es zeige sich eine deutliche Verlagerung der Spitzenstunden in jenen Zeitraum, in dem unter dem alten Regime noch keine Einschränkungen bestanden. Der Grund dafür sei in früher einsetzenden Stausituationen auf der Autobahn zu suchen (Beilage 19, S. 10). Was die restlichen vier betroffenen Strassenabschnitte anbelangt, würden keine Erhebungen für den Zeitraum aus früheren Jahren vorliegen (Beilage 19, S. 11). Insgesamt habe der Druck auf das kommunale Strassennetz seit den letzten Messungen insbesondere ausserhalb der Spitzenstunden zugenommen. In Zukunft sei keine Abnahme zu erwarten, denn in den kommenden Jahren würden weitere Baustellen anstehen, darunter die Neue Ortsdurchfahrt Birsfelden, Abschnitt 2 des ASTRA-Projekts Osttangente sowie das Fernwärmeprojekt an der Birsstrasse (Beilage 19, S. 12).

3.6.6 Der Grundlagenbericht 2013 sowie die Monitorings 2022 und 2025 zeigen, dass sich das allgemeine Verkehrsaufkommen seit 2013 und somit auch der Ausweichverkehr via Birsfelden erhöht hat. Die Verkehrsmenge in den Quartieren hat dabei insbesondere ausserhalb der Abendspitzenstunden zugenommen und die Spitzenstunden haben sich zeitlich vorverlagert. Im Jahr 2022 konnte nachgewiesen werden, dass die Verkehrsmengen auf der Rheinfelderstrasse sowie auf der Hardstrasse trotz der 2016 eingeführten Massnahmen gestiegen waren, auf der Rheinfelderstrasse bereits ab 13 Uhr und auf der Hardstrasse ab 15 Uhr. Auf der Friedhofstrasse konnte zwar insgesamt ein Rückgang verzeichnet werden, jedoch wurde 2025 festgestellt, dass ab 2022 auch die Verkehrsmenge in der Friedhofstrasse insbesondere ausserhalb der Abendspitzenstunden unter anderem wegen dem ASTRA-Projekt Erhaltungsmassnahme Osttangente wieder angestiegen war. Erneut verlagerten sich die Spitzenstunden insgesamt nach vorne. Bereits 2013 wurde festgestellt, dass es nicht nur in den Abendspitzenstunden, sondern auch bei Ereignissen zu Schleichverkehr durch das Sternfeldquartier kommt. Da in Zukunft mehrere weitere grössere Projekte geplant sind (u.a. Neue Ortsdurchfahrt Birsfelden, Abschnitt 2 des ASTRA-Projekts Osttangente, Fernwärmeprojekt an der Birsstrasse) ist eher noch mit einer Zunahme des Verkehrs auch ausserhalb der Abendspitzenstunden zu rechnen.

3.6.7 Demnach kann dem Beschwerdeführer nicht gefolgt werden, wenn er argumentiert, ein generelles 24-Stunden-Verbot sei übermässig, weil der Stau nur zwischen 16:00 Uhr und 18:30 Uhr auftrete. Demzufolge scheidet das vom Beschwerdeführer als milderes Mittel vor-

geschlagene zeitlich begrenzte Fahrverbot als Alternative aus, da es nicht gleich wirksam wäre.

3.6.8 In ihrer Eingabe vom 20. März 2026 macht die Gemeinde geltend, dass der Gemeinderat auch ein gewöhnliches Einbahnregime hätte erlassen können, welches ausnahmslos und ebenfalls rund um die Uhr die Durchfahrt stadteinwärts verboten hätte. Mit der ADK gehe man aber bewusst wesentlich weniger weit, indem die Durchfahrt der betroffenen Gemeindestrassen jederzeit für jedermann möglich sei, wenn gewisse Bedingungen eingehalten würden. Alle Orte der Gemeinde seien so restriktionslos erreichbar. Die Gemeinde argumentiert in ihrer Vernehmlassung, die Teilfahrverbote seien sogar milder als die bisher geltenden Verkehrsbeschränkungen, denn unter dem alten Regime seien sämtliche Durchfahrten zwischen 16:00 und 19:00 Uhr verboten gewesen, ausser für Personen mit Durchfahrtsbewilligung. Das ehemalige Verbot sei also wesentlich weiter formuliert gewesen als das heute geltende Teilfahrverbot. Nun sei es möglich, Freunde oder Verwandte in Birsfelden zu besuchen, einzukaufen oder Freizeitaktivitäten nachzugehen. Die Mindestaufenthaltsdauer von 15 Minuten sei rasch erreicht, wenn die Quartierstrassen nicht zur blossen Durchfahrt und Umfahrung des Staus auf der A2 und auf der Hauptstrasse in Birsfelden benutzt würden. Zudem sei die Wegfahrt nach weniger als 15 Minuten auf demselben Weg wie die Einfahrt für jedermann uneingeschränkt gestattet. Dadurch erschienen blosser Hol- und Bringfahrten kaum tangiert. Ohnehin würden die Teilfahrverbote nur in Richtung Basel gelten (Rz. 45).

3.7 Es zeigt sich somit, dass auch die Ausnahmen vom Verbot, mithin das Regime der Durchfahrtsberechtigungen, beleuchtet werden müssen, um die Verhältnismässigkeit der Teilfahrverbote umfassend beurteilen zu können. Zumal auch der Beschwerdeführer eine Durchfahrt nur für Berechtigte als milderes Mittel vorschlägt. In den folgenden Erwägungen 4 und 5 sollen deshalb das Regime der Durchfahrtsbewilligungen und die Ausnahmen vom Verbot beleuchtet werden. Dabei werden die Durchfahrtsbewilligungen bzw. die Ausnahmen vom Verbot anlässlich der Beantwortung der konkreten, auf den Fall des Beschwerdeführers beschränkten Frage, ob ihn die neue Bewilligungsregelung unrechtmässig einschränkt bzw. in seinen Grundrechten berührt, ausführlich dargelegt.

4.1 Wie bereits erwähnt, wendet sich der Beschwerdeführer konkret gegen die Verfügung vom 16. Oktober 2025 und die Nichterteilung einer Durchfahrtsbewilligung. Unter der alten Regelung habe er über eine solche verfügt. Er macht geltend, er sei Mitglied von zwei Vereinen in Birsfelden, namentlich dem Familiengärtnerverein und dem B.____verein, und er sei

Pächter eines Familiengartens. Ausserdem wohne er sehr nahe an Birsfelden (im Lehenmattquartier) und da viele Verwandte und Freunde in Birsfelden wohnen würden, finde ein grosser Teil seines Lebens in Birsfelden statt. Ohne Durchfahrtsbewilligung würde ihm die neue Regelung die Erledigung einiger Aktivitäten verunmöglichen. Beispielsweise den Einwurf eines Protokolls oder anderer Gegenstände in den Briefkasten eines Kollegen. Einfach zurückzufahren, wo er hineingefahren sei, sei nicht immer möglich, denn es handle sich beispielsweise bei der Prattelerstrasse, wo zwei Kollegen wohnen würden, um eine Einbahnstrasse. Da könne er nicht zurückfahren, aber wenn er weiterfahre, würde er gebüsst. Ebenso werde es ihm verunmöglicht, seine Freunde des B.____vereins oder andere Kollegen abzuholen, es sei denn, er warte jeweils 15 Minuten. Aus all diesen Gründen habe er Anspruch auf Erteilung einer Durchfahrtsbewilligung, wobei er sich auf das Willkürverbot, das Verhältnismässigkeitsprinzip sowie den Grundsatz von Treu und Glauben und die Rechtsgleichheit beruft.

4.2 Die Gemeinde weigert sich jedoch, dem Beschwerdeführer eine Durchfahrtsbewilligung zu erteilen bzw. sein Kontrollschild in die White List aufzunehmen und verweist zur Begründung auf die neue Regelung in der Verordnung ADK, welche ihm als Mitglied eines Vereins in Birsfelden – im Unterschied zur alten Regelung – keinen solchen Anspruch mehr einräume.

4.3.1 Unter der alten Regelung waren all jene zur Durchfahrt berechtigt, welche über eine schriftliche Durchfahrtsbewilligung verfügten, mithin alle Einwohnerinnen und Einwohner von Birsfelden sowie jene des Freuler-Quartiers inklusive deren Familienangehörige und Besuchende (auf Antrag, maximal zwei pro Einwohnerin/ Einwohner), Mitarbeitende sowie Kundinnen und Kunden von ortsansässigen Institutionen, Mitglieder von Vereinen, welche in Birsfelden oder dem Freuler Quartier ihre Tätigkeit ausüben und andere auswärtige Personen mit Wohneigentum oder Mietobjekten in Birsfelden oder dem Freuler Quartier (vgl. § 3 Abs. 1 Verordnung Sperrung, Beilage 4 der Vernehmlassung). In § 3 Abs. 1 Bst. e Verordnung Sperrung war also ausdrücklich vorgesehen, dass nicht in Birsfelden oder dem Freuler Quartier lebende Mitglieder von Vereinen, welche in Birsfelden oder im Freuler Quartier ihre Tätigkeit ausüben, berechtigt waren, eine Durchfahrtsbewilligung zu erhalten. Folglich verfügte auch der Beschwerdeführer als Pächter eines Familiengartens und Mitglied des Familiengärtnervereins über eine Durchfahrtsbewilligung.

4.3.2 Gemäss der neuen Regelung in der Verordnung ADK sind lediglich noch alle Einwohnerinnen und Einwohner von Birsfelden sowie jene des Freuler Quartiers, alle in Birsfelden oder im Freuler Quartier ortsansässigen Unternehmen und Institutionen sowie, auf Antrag, nicht in Birsfelden wohnhafte Eigentümerinnen und Eigentümer von Liegenschaften in Birsfelden oder im Freuler Quartier zur Durchfahrt berechtigt (§ 3 Abs. 1 Verordnung ADK). Vergleicht man die neue mit der alten Regelung, zeigt sich, dass der Kreis der zur Erteilung einer Durchfahrtsbewilligung Berechtigten kleiner geworden ist. Keine Durchfahrtsbewilligung mehr erhalten Angehörige und Besuchende von Einwohnerinnen und Einwohnern, Mitarbeitende sowie Kundinnen und Kunden von ortsansässigen Institutionen, Mitglieder von Vereinen und auswärtige Personen mit Mietobjekten in Birsfelden.

4.3.3 Dies war vom Gemeinderat ausdrücklich so gewollt. Zur Begründung führte der Gemeinderat in seiner Vorlage an die Gemeindeversammlung vom 29. Oktober 2024 zur Einführung der ADK aus, dass Mitarbeitende sowie Kundinnen und Kunden von ortsansässigen Geschäften und Institutionen keine zusätzliche Bewilligung mehr benötigten, da sie sich im Rahmen ihrer Tätigkeit ohnehin länger als 15 Minuten im Gebiet aufhalten würden (vgl. Beilage 5 der Vernehmlassung).

4.3.4 Auch in der angefochtenen Verfügung vom 16. Oktober 2025 begründete der Gemeinderat seinen Entscheid in Bezug auf den Beschwerdeführer damit, dass Mitglieder von Vereinen bewusst ausgeschlossen worden seien. Gestützt auf die Verordnung ADK würden nur Fahrzeuge, die auf in Birsfelden ortsansässige Vereine zugelassen seien, eine Durchfahrtsbewilligung erhalten und nicht auch deren Mitglieder. Dies sei gegenüber dem alten System eine deutliche Änderung, aber absichtlich so gewählt. Diese Änderung liege darin begründet, dass unter dem alten System eine Zufahrt zum Vereinslokal ohne Durchfahrtsbewilligung werktags im Zeitraum zwischen 16 Uhr und 19 Uhr über gewisse Strassen gänzlich ausgeschlossen gewesen sei. Mit dem neuen System sei die Zufahrt jedoch auf allen Wegen jederzeit möglich, wenn die geltenden Rahmenbedingungen eingehalten würden, namentlich eine Aufenthaltsdauer von mindestens 15 Minuten oder gleiche Ausfahrt wie Einfahrt (Bringfahrt). Der Beschwerdeführer als Mitglied des Familiengärtnervereins könnte seinen Garten somit jederzeit erreichen, wobei lediglich Vorgaben zur Aufenthaltsdauer oder eine bestimmte Streckenwahl berücksichtigt werden müssten.

4.3.5 In ihrer Vernehmlassung vom 23. Dezember 2025 erklärt die Gemeinde, es sei nicht ersichtlich, inwiefern der Beschwerdeführer durch die neue Regelung in der Ausübung seiner

Aktivitäten in Birsfelden beeinträchtigt sei. Sämtliche von ihm in seiner Beschwerde genannten Aktivitäten würden wesentlich mehr als 15 Minuten beanspruchen, was ihn ohne weiteres zur beliebigen Ein- und Ausfahrt in die gemäss § 2 Verordnung ADK betroffenen Strassen ermächtigt. Zudem sei eine Wegfahrt auf demselben Weg wie die Zufahrt jederzeit, das heisst auch nach weniger als 15 Minuten, möglich (Rz. 74, vgl. auch Rz. 64).

4.4 Diese sich gegenüberstehenden und sich widersprechenden Ausführungen des Beschwerdeführers und der Gemeinde sind im Folgenden zu prüfen und gegeneinander abzuwägen.

4.4.1 Vom Teilfahrverbot ausgenommen sind Gebietsdurchfahrten mit einer Aufenthaltsdauer von mehr als 15 Minuten. Als Gebietsdurchfahrt wird die Einfahrt in die Strassen gemäss § 2 Abs. 1 Verordnung ADK (Einfahrtspunkte E) bis zur Ausfahrt über eine der in § 2 Abs. 3 Verordnung ADK genannten Strassen (Ausfahrtspunkte A) bezeichnet. Konkret umfasst dies die Einfahrt in die Friedhofstrasse ab Sternfeldstrasse in Fahrtrichtung Basel, in die Hardstrasse ab Sternfeldstrasse/Kreisel in Fahrtrichtung Basel, in den Burenweg ab Rheinfelderstrasse in Fahrtrichtung Florastrasse, in die Wartenbergstrasse ab Rheinfelderstrasse in Fahrtrichtung Florastrasse, in die Salinenstrasse ab Rheinfelderstrasse in Fahrtrichtung Prattelerstrasse und in die Muttenerstrasse ab Freulerstrasse in Richtung Birseckstrasse und entsprechend die Ausfahrt über die Rheinstrasse vor Einmündung Hauptstrasse bei Einfahrt über die Friedhofstrasse oder die Hardstrasse, die Schulstrasse vor Einmündung Hauptstrasse bei Einfahrt über die Friedhofstrasse oder die Hardstrasse, die Hardstrasse vor Einmündung Hauptstrasse bei Einfahrt über die Friedhofstrasse oder die Hardstrasse sowie die Ausfahrt über die Muttenerstrasse vor Einmündung Birseckstrasse bei Einfahrt über den Burenweg, die Wartenbergstrasse, die Salinenstrasse oder die Muttenerstrasse. Diese Regelung wird mithilfe eines Situationsplans visualisiert (vgl. Beilage 10 zur Vernehmlassung). Darauf sind die soeben genannten Einfahrts- und Ausfahrtspunkte ersichtlich und mit farbigen Punkten (A in rot und E in grün) eingezeichnet. An diesen Punkten sind auch die Kameras installiert.

4.4.2 Dem Beschwerdeführer ist die Zu- und Wegfahrt jederzeit gestattet, sofern er für mehr als 15 Minuten im bezeichneten Gebiet verbleibt. Will er zu seinem Familiengarten gelangen und dort verweilen, ist davon auszugehen, dass er die erforderlichen 15 Minuten ohne weiteres erreichen wird, zumal er nicht darlegt, wo sich sein Familiengarten befindet und demnach nicht belegt ist, ob dieser überhaupt im betroffenen Gebiet liegt bzw. auf welchen Wegen der

Beschwerdeführer diesen erreichen kann. Der Familiengärtnerverein verfügt immerhin über fünf Areale in Birsfelden. Auch bei der Ausübung der Aktivitäten des B.____vereins sollte der Beschwerdeführer ohne weiteres die Aufenthaltsdauer von 15 Minuten überschreiten. Abgesehen davon, dass diese Anlässe gemäss Webseite im Vereinslokal am Y.____weg stattfinden und er, um von seinem Wohnort dorthin zu gelangen, gar keine der genannten Einfahrts- und Ausfahrtspunkte passieren muss.

4.4.3 Der Beschwerdeführer macht denn auch nicht wirklich, oder jedenfalls nicht substantiiert, geltend, dass er durch das Teilfahrverbot in der Ausübung seiner Vereinsaktivitäten eingeschränkt wäre. Vielmehr bringt er andere Beispiele vor, namentlich den Einwurf eines Protokolls oder anderer Gegenstände in den Briefkasten eines Kollegen. Zwei Kollegen würden an der Prattelerstrasse wohnen, welche nur in eine Richtung befahrbar sei. In diesem Fall könne er nicht zurückfahren, wo er hergekommen sei und werde gebüsst, wenn er weiterfahre. Ebenso werde es ihm verunmöglicht, seine Freunde des B.____vereins oder andere Kollegen abzuholen, es sei denn, er warte jeweils 15 Minuten.

4.4.4 Ebenfalls vom Teilfahrverbot ausgenommen sind Bringfahrten. Als Bringfahrt wird die Einfahrt via eine in § 2 Abs. 1 Verordnung ADK genannte Strasse mit anschliessender Ausfahrt via dieselbe oder eine andere in § 2 Abs. 1 Verordnung ADK genannte Strasse in entgegengesetzter Fahrtrichtung bezeichnet (§ 2 Abs. 4 Verordnung ADK). Mit anderen Worten ist die Einfahrt in die Friedhofstrasse ab Sternenfeldstrasse in Fahrtrichtung Basel, in die Hardstrasse ab Sternenfeldstrasse/Kreisel in Fahrtrichtung Basel, in den Burenweg ab Rheinfelderstrasse in Fahrtrichtung Florastrasse, in die Wartenbergstrasse ab Rheinfelderstrasse in Fahrtrichtung Florastrasse, in die Salinenstrasse ab Rheinfelderstrasse in Fahrtrichtung Prattelerstrasse und in die Muttenerstrasse ab Freulerstrasse in Richtung Birseckstrasse im Falle der Ausfahrt in entgegengesetzter Richtung via einen beliebigen dieser genannten Zufahrtspunkte ohne Weiteres erlaubt.

4.4.5 Der Beschwerdeführer bringt vor, er habe Freunde, welche in der Prattelerstrasse wohnen würden. Die Prattelerstrasse sei nur in eine Richtung befahrbar und er könne daher nicht zurückfahren, wo er hergekommen sei und werde gebüsst, wenn er dort beispielsweise etwas deponieren oder jemanden abholen würde. Diese Behauptung gilt es zu überprüfen. Will der Beschwerdeführer von seinem Wohnort, der Z.____strasse, in die Prattelerstrasse fahren, so wird er die Redingstrasse nehmen, dann nach links in die Birseckstrasse abbiegen, dann scharf rechts in die Muttenerstrasse, dann nach links in die Salinenstrasse, um schliesslich von dort nach links in die Prattelerstrasse zu gelangen. Er könnte an dieser Stel-

le auch nach rechts in die Prattelerstrasse abbiegen, denn auf dem Abschnitt zwischen Salinenstrasse und Fasanenstrasse ist sie in beide Richtungen befahrbar. Wenn er nach links abbiegt und sodann die Prattelerstrasse entlangfährt, dort jemanden abholt oder etwas deponiert, gelangt er schliesslich wieder zur Muttenerstrasse, welche in die Birseckstrasse mündet. Bei dieser Fahrt passiert der Beschwerdeführer zweimal denselben Kontrollpunkt der ADK, nämlich jenen in der Muttenerstrasse vor der Einmündung in die Birseckstrasse (§ 8 i.V.m. § 2 Abs. 3 Bst. d Verordnung ADK). Diese Ausfahrt wäre jedoch nur bussenrechtlich relevant, wenn der Beschwerdeführer über den Burenweg (ab Rheinfelderstrasse in Fahrtrichtung Florastrasse), die Wartenbergstrasse (ab Rheinfelderstrasse in Fahrtrichtung Florastrasse), die Salinenstrasse (ab Rheinfelderstrasse in Fahrtrichtung Prattelerstrasse) oder die Muttenerstrasse (ab Freulerstrasse in Richtung Birseckstrasse) eingefahren wäre. Dies ist aber, wenn der Beschwerdeführer die geschilderte, logische Route nimmt, nicht der Fall. Der Beschwerdeführer wird zwar von der Muttenerstrasse herkommen, aber von der anderen Seite. Wenn der Beschwerdeführer also in die Prattelerstrasse will, kann er dies ohne weiteres im Rahmen einer erlaubten Bringfahrt tun und in weniger als 15 Minuten wieder hinausfahren, ohne dass er eine Busse zu befürchten hat (vgl. Beilage 10 zur Vernehmlassung und Ausdruck Google Maps vom 12.2.26).

4.4.6 Die Behauptung des Beschwerdeführers, es werde ihm verunmöglicht, seine Freunde des B.____vereins oder andere Kollegen abzuholen, es sei denn, er warte jeweils 15 Minuten, kann ebenfalls nicht nachvollzogen werden. Erstens führt er nicht aus, wo diese Personen wohnen oder abgeholt werden sollen. Zweitens erlaubt das System, wie soeben dargelegt und mit dem Situationsplan ADK verständlich visualisiert (vgl. Beilage 10 zur Vernehmlassung; vgl. auch Webseite Gemeinde Birsfelden) eine Fülle an verschiedenen Fahrten. Einerseits ist jeweils nur die Fahrtrichtung Basel heikel. Andererseits ist das Passieren der Kontrollpunkte in einer Vielzahl von Fällen unproblematisch, je nachdem wo bzw. in welcher Reihenfolge sie passiert werden. So sind Fahrten von einem Zufahrtspunkt zu einem anderen Zufahrtspunkt ohne Bewilligung und auch innerhalb von weniger als 15 Minuten erlaubt (vgl. Situationsplan: von E nach E). Ebenfalls ohne Bewilligung und innerhalb von weniger als 15 Minuten erlaubt möglich sind Fahrten von einem Ausfahrtspunkt zu einem anderen Ausfahrtspunkt (vgl. Situationsplan: von A nach A). Und schliesslich sind Fahrten auch von einem Ausfahrtspunkt zu einem Zufahrtspunkt ohne Bewilligung sowie innerhalb von weniger als 15 Minuten zulässig (vgl. Situationsplan: von A nach E).

4.5 Die Verordnung ADK verleiht dem Beschwerdeführer zwar keinen Anspruch auf eine Durchfahrtsbewilligung mehr, nach dem Gesagten ist er dadurch jedoch nicht in seinen Grundrechten berührt, geschweige denn eingeschränkt, denn die Regelung wirkt sich, wie aufgezeigt, nicht nachteilig auf sein (Vereins-)Leben und seine alltäglichen Verrichtungen aus. In diesem Punkt ist die Beschwerde folglich abzuweisen und dem Beschwerdeführer ist entgegen seinem Antrag keine Durchfahrtsbewilligung zu erteilen.

5. In Bezug auf die allgemeine Frage der Verhältnismässigkeit der Teilfahrverbote können folgende Schlüsse gezogen werden: Eine zeitliche Beschränkung der Teilfahrverbote auf die abendlichen Stunden würde zwar eine mildere Massnahme darstellen, aber sie würde das Ziel, die Quartierbevölkerung vom Ausweichverkehr zu entlasten, nicht erreichen, da der Ausweichverkehr nicht ausschliesslich in den Abendstunden ein Problem darstellt. Ein 24-Stundenverbot ist überdies einfacher zu verstehen und einfacher durchzusetzen, was ebenfalls als legitimes öffentliches Interesse gelten darf. Ferner wäre auch ein vom Beschwerdeführer vorgeschlagenes Zubringerdienst-Regime keine taugliche mildere Massnahme. Zwar sähe sich der Beschwerdeführer bei dieser Lösung mutmasslich im Vorteil. Aber insgesamt wären weniger Personen zur Durchfahrt berechtigt, da der Begriff des Zubringers eng verstanden wird. Er umfasst nur Fahrten zum Abliefern oder Abholen von Waren bei Anwohnern oder auf anliegenden Grundstücken, Fahrten von Anwohnern und von Personen, die Anwohner zu treffen oder auf anliegenden Grundstücken Arbeiten zu verrichten haben sowie die Beförderung solcher Personen durch Dritte (Art. 17 Abs. 3 SSV). Es genügt also nicht, dass die Fahrt innerhalb der mit einem Fahrverbot belegten Strasse beendet und diese nicht für den Durchgangsverkehr benützt wird (BGE 96 IV 42, E. 2). Eine solche Regelung würde sich somit im Ergebnis einschneidender auswirken als die jetzige Regelung der Teilfahrverbote mit den beschriebenen Ausnahmen. Das gleiche Ziel ist folglich nicht mit weniger einschneidenden Massnahmen erreichbar und die Regelung somit erforderlich. Und schliesslich stehen die mit der fraglichen Massnahme erzielten Vorteile in einem vernünftigen Verhältnis zu den damit verbundenen Nachteilen. Die Ausnahmeregelungen (Personen mit Anspruch auf Durchfahrtsbewilligung, Zulässigkeit von Bringfahrten, Zulässigkeit von Fahrten mit einer Aufenthaltsdauer von mehr als 15 Minuten) machen eine Vielzahl von Fahrten möglich. Die Ausweitung der zeitlichen Geltung und die Beschränkung des Kreises der zur Eintragung in die White List Berechtigten, erscheinen deshalb insgesamt verhältnismässig. Auch in diesem Punkt ist die Beschwerde somit abzuweisen. Gleichzeitig wird die Gemeinde an dieser Stelle darauf hingewiesen, dass eine zu rigide Handhabung der Aufnahme von Fahrzeugen in die

White List in Kombination mit dem nun dauernd geltenden Fahrverbot das Durchfahrtsregime im Einzelfall je nachdem als unverhältnismässig erscheinen lassen könnte.

6. Nachdem nun also festgestellt wurde, dass das Teilfahrverbotsregime als solches rechtmässig ist, gilt es schliesslich noch den zur Kontrolle der Teilfahrverbote installierten Mechanismus zu beleuchten und dessen Ausgestaltung auf seine Grundrechtskonformität zu überprüfen. Die neue Regelung sieht nämlich vor, dass an den Einfahrten zu den Strassen gemäss § 2 Abs. 1 Verordnung ADK sowie an den Ausfahrten aus den Strassen gemäss § 2 Abs. 3 Verordnung ADK mit Hilfe von Kameras Bildaufzeichnungen der Kontrollschilder von mehrspurigen Motorfahrzeugen oder Motorrädern erstellt werden (§ 8 Verordnung ADK). In einem nächsten Schritt gilt es zu erurieren, ob diese sogenannte automatische Durchfahrtskontrolle (ADK) rechtmässig ist.

6.1 Der Beschwerdeführer bringt vor, die ADK würde Grundrechte verletzen und sei datenschutzrechtlich problematisch. Er macht geltend, die Kameras würden alle Verkehrsteilnehmer permanent erfassen. Dies würde einen Eingriff in Art. 13 BV (Recht auf informationelle Selbstbestimmung) und in die persönliche Freiheit (Art. 10 Abs. 2 BV) darstellen sowie gegen das Datenschutzgesetz verstossen. Die Eingriffe seien nicht verhältnismässig, da der Zweck auch mit milderer Mitteln zu erreichen wäre. Er verweist auf einen Juristen, welcher in der Basler Zeitung vom 7. Oktober 2025 zitiert wird. Dieser erklärt, dass die Rechtsprechung hohe Hürden stelle für die Erfassung von Fahrzeugkennzeichen im öffentlichen Raum. Um Autos systematisch zu erfassen, müsse ein gewichtiges öffentliches Interesse bestehen. Der zitierte Jurist bezweifelt, dass das Verhindern von Durchgangsverkehr hierfür ausreiche. Die Grundproblematik bestehe darin, dass in Birsfelden alle auswärtigen Fahrzeuge bei der Einfahrt in den Perimeter gespeichert würden, unabhängig davon, ob sie widerrechtlich handeln würden oder nicht. Auch Personen, welche sich legal dort aufhalten würden, etwa indem sie länger als 15 Minuten verweilen, würden erfasst. Die Gemeinde könne diese Daten bis zu 30 Tage lang speichern. Das sei ein sehr grosser Eingriff in die Grundrechte. Der Staat könne so einiges über das Freizeitverhalten seiner Bürger erfahren. Nur schon, dass diese Möglichkeit theoretisch bestehe, könne das Verhalten beeinflussen, was eine Einschränkung der Bewegungsfreiheit bedeute.

6.2.1 Art. 13 BV gewährleistet den Schutz der Privatsphäre. Danach hat jede Person Anspruch auf Achtung ihres Privatlebens (Abs. 1). Art. 13 Abs. 2 BV garantiert jeder Person ferner Schutz vor Missbrauch persönlicher Daten. Dieses sogenannte Recht auf informatio-

nelle Selbstbestimmung ist als Unterfall des Rechts auf Privatsphäre konzipiert. Es garantiert dem Einzelnen die Herrschaft über seine personenbezogenen Daten, ohne Rücksicht darauf, wie sensibel die fraglichen Informationen sind. Entgegen dem zu eng geratenen Wortlaut dieser Bestimmung schützt Art. 13 Abs. 2 BV damit nicht nur vor dem Missbrauch persönlicher Daten, sondern erfasst grundsätzlich die ganze Breite staatlicher, datenbezogener Tätigkeiten wie das Erheben, Sammeln, Aufbewahren, Speichern, Bearbeiten sowie Weiter- und Bekanntgeben an Dritte (BGE 145 IV 42, E. 4.2). Unbestrittenermassen greift die ADK in den Schutzbereich der informationellen Selbstbestimmung ein (so auch die Gemeinde in Rz. 37). Ob auch das Recht auf persönliche Freiheit tangiert ist, was die Gemeinde bestreitet (Rz. 51 ff.), kann offenbleiben, da die Eingriffsvoraussetzungen ohnehin dieselben sind.

6.2.2 Die informationelle Selbstbestimmung kann, wie andere Grundrechte auch, eingeschränkt werden, wobei die Voraussetzungen von Art. 36 BV eingehalten werden müssen. Demnach bedürfen Einschränkungen einer gesetzlichen Grundlage, müssen durch ein öffentliches Interesse oder durch den Schutz von Grundrechten Dritter gerechtfertigt sein und müssen sich als verhältnismässig erweisen. Für jede Einschränkung eines Grundrechts ist eine gesetzliche Grundlage erforderlich, die eine generell-abstrakte Struktur aufweist, vom kompetenzrechtlich zuständigen Gemeinwesen erlassen wurde und mit übergeordnetem Recht vereinbar ist (RAINER J. SCHWEIZER/ ALINA KREBS, in: Bernhard Ehrenzeller et al [Hrsg.], Die Schweizerische Bundesverfassung, St. Galler Kommentar, 2023, Art. 36 Rz. 22; BGE 146 11, E. 3.1.2). Art. 36 Abs. 1 Satz 2 BV verlangt für schwere Eingriffe in Grundrechte die Gesetzesform, mithin eine Regelung in einem formellen Gesetz (Normstufe). Entscheidend ist also die demokratische Legitimation eines Erlasses: Je schwerer der Eingriff wiegt, desto höher sind diesbezüglich die Anforderungen (RAINER J. SCHWEIZER/ ALINA KREBS, a.a.O., Art. 36 Rz. 31; BGE 146 I 11 E. 3.1.2). Das Legalitätsprinzip verlangt zudem im Interesse der Rechtssicherheit und der rechtsgleichen Rechtsanwendung eine hinreichende und angemessene Bestimmtheit der anzuwendenden Rechtssätze. Die gesetzliche Grundlage muss so präzise formuliert sein, dass die Rechtsunterworfenen ihr Verhalten danach ausrichten und die Folgen eines bestimmten Verhaltens mit einem den Umständen entsprechenden Grad an Gewissheit erkennen können (BGE 146 I 11, E. 3.1.2).

6.3 Dementsprechend ist zunächst die Frage zu beantworten, ob es sich bei der ADK um einen schweren Grundrechtseingriff handelt oder nicht. Denn handelt es sich um einen schweren Eingriff, ist eine Grundlage in einem Gesetz im formellen Sinn erforderlich und gelten höhere Hürden.

6.3.1 Das Bundesgericht erklärte, dass im Falle von Systemen der automatisierten Fahrzeugfahndung und Verkehrsüberwachung (AFV) von einer schweren Eingriffsintensität auszugehen ist und hat besondere Anforderungen an die gesetzliche Grundlage in Bezug auf Normstufe und Regelungsdichte gestellt. Bei der AFV werden mit mobilen oder stationären Geräten die Kontrollschilder von vorbeifahrenden Fahrzeugen systematisch mittels Kamera erfasst. Das Bild wird sodann in einen Datensatz mit Buchstaben und Ziffern des Kontrollschildes umgewandelt und dieser anschliessend automatisch mit anderen Datenbanken abgeglichen. Im Unterschied zur Kontrollschilderhebung durch eine Polizeistreife ermöglicht das System der AFV die massenhafte und praktisch unbegrenzte Erhebung von Daten, was eine erhebliche Erhöhung der polizeilichen Überwachungs- bzw. Fahndungsintensität zur Folge hat (BGE 146 I 11, E. 2.1). Dabei wird zwar mehr in Erfahrung gebracht als das blosses Kontrollschild bzw. die Identität des Halters, denn erfasst werden auch Zeitpunkt, Standort, Fahrtrichtung sowie die (weiteren) Fahrzeuginsassen. Dennoch bewegt sich die Erhebung von Daten damit grundsätzlich noch im Rahmen einer konventionellen Identitätsfeststellung, was für sich allein noch keinen schweren Eingriff in das Recht auf persönliche Freiheit und auf informationelle Selbstbestimmung darstellt (BGE 146 I 11, E. 3.2). Die AFV beschränkt sich allerdings nicht auf eine blosses Erhebung und Aufbewahrung von erkennungsdienstlichen Informationen. Vielmehr werden diese mit anderen Datensammlungen zusammengeführt und automatisiert abgeglichen. Die AFV ermöglicht die serielle und simultane Verarbeitung grosser und komplexer Datensätze innert Sekundenbruchteilen, was insofern über die Kontrollschilderhebung durch eine Polizeistreife hinausgeht. Sowohl diese serielle und simultane Verarbeitung sehr grosser Datenmengen als auch der Umstand, dass die erkennungsdienstlichen Informationen mit anderweitig erhobenen Daten kombiniert werden, steigern die Eingriffsintensität erheblich. Der Eingriff erfolgt zudem weder anlassbezogen noch aufgrund eines konkreten Verdachts, was eine abschreckende Wirkung zeitigen kann (sog. «chilling effect»). Ferner besteht das Risiko, dass Betroffene aufgrund einer dem System immanenten Fehlerquote zu Unrecht in Verdacht geraten (BGE 146 I 11, E. 3.2; BGE 149 I 218, E. 8.1.1). Ein schwerer Grundrechtseingriff liegt gemäss Bundesgericht jedenfalls dann vor, wenn massenhaft Daten erhoben und automatisch mit anderen Datensammlungen abgeglichen werden, wobei der Eingriff weder anlassbezogen noch aufgrund eines konkreten Verdachts erfolgt (BGE 151 I 137, E. 3.4).

6.3.2 Die Gemeinde erläutert, die ADK werde mittels dem System Catch Ken von der Firma Bredar AG umgesetzt. Die Kameras würden erkennen, wann ein Fahrzeug in eine Strasse

einahre und wann es diese wieder verlasse. Sie seien nicht ständig im Einsatz, sondern würden aktiviert, wenn ein Fahrzeug mit Kontrollschild durchfahre. Dabei würden eine Bilddatei vom Kontrollschild mit Zeitstempel bei der Einfahrt in und ein zweites Bild mit Zeitstempel bei der Ausfahrt aus einem Kontrollabschnitt gemacht. Verkehrsteilnehmer ohne Kontrollschilder würden nicht erkannt und nicht aufgezeichnet. Dasselbe gelte für die Insassen der Fahrzeuge. Das Catch Ken Auswertungssystem vergleiche die erfassten Kontrollschilder mit einer Liste von berechtigten Kontrollschildern (White List). Wenn ein Kontrollschild in der White List enthalten sei, werde das erfasste Kontrollschild nach dem Abgleich durch die Catch Ken Software unmittelbar gelöscht. Ebenso würden Kontrollschilder, die als Bringfahrten, als Quellverkehr oder als längere Aufenthalte im Quartier qualifiziert würden, von der Software gelöscht. Einzig die restlichen Kontrollschilder würden in einem von der Gemeindepolizei bestimmbaren Ordner abgespeichert und zur Auswertung durch autorisierte Personen der Abteilung Sicherheit und Rettung bereitgestellt. Lokal, also auf der Kamera, würden keine Daten gespeichert. Die Daten würden direkt über eine gesicherte VPN-Internetverbindung an die Software bei der Gemeindepolizei übertragen. Die Kontrollschilder der nichtberechtigten Fahrzeuge würden im Rahmen des Ordnungsbussenverfahrens visuell geprüft und bei festgestellter Übertretung folge eine manuelle Halterabfrage durch dazu berechnigte Personen. Die Ausstellung einer Ordnungsbusse sei das Resultat einer Kontrolle und Verifizierung des Übertretungstatbestandes durch die Gemeindepolizei (Rz. 12 ff.).

6.3.3 Nach Ansicht der Gemeinde muss die ADK als technisches Hilfsmittel für die Verkehrskontrolle von den Systemen der AFV unterschieden werden. Im Gegensatz zur AFV finde kein automatischer Datenabgleich mit einem Fahndungsregister oder anderen Datenbanken statt. Es gehe bei der ADK im Ergebnis um die Überwachung und Durchsetzung eines einzelnen konkreten Ordnungsbussentatbestandes, was nicht mit der AFV und den zahlreichen Abrufmöglichkeiten von Datenbanken vergleichbar sei. Die ADK werde den betroffenen Fahrzeughalterinnen und -haltern mit Schildern vor Ort transparent mitgeteilt und es finde einzig ein Abgleich mit bereits heute gesetzlich geregelten Abrufverfahren statt. Die Erhebung der Daten bewege sich im Rahmen einer konventionellen Identitätsfeststellung, was für sich allein keinen schweren Eingriff in das Recht auf informationelle Selbstbestimmung darstelle. Nach Bezahlung der Ordnungsbusse würden keine auf die Person bezogenen Aufzeichnungen aufbewahrt (Rz. 27 und Rz. 37). Die Gemeinde erklärt, dass es sich um eine datenschutzfreundliche Technologie handle, welche sich auf die absolut nötigen Aufzeichnungen zur Erreichung des Zwecks beschränke (Rz. 37). Die Daten würden nicht gesammelt, um persönliche Merkmale zu analysieren oder Bewegungsprofile zu erstellen (Rz. 37).

6.3.4 Der Mechanismus der ADK scheint tatsächlich nicht identisch zu sein mit der dauerhaften und umfassenden automatischen Fahrzeugfahndung, bei der systematisch alle Autos sowie die Personen im Auto erfasst werden und quasi zeitgleich ein automatisierter Abgleich mit polizeilichen Fahndungsregistern und -aufträgen erfolgt. Das System ist aber auch nicht identisch mit einer reinen Geschwindigkeitsmessung oder einer Rotlichtüberwachung (automatisch ausgelöste Kontrolle bei Rotlichtverstössen), denn es erfolgt ein automatischer Abgleich mit einer Datenbank. Hinzu kommt, dass zunächst alle passierenden Fahrzeuge bzw. deren Kennzeichen erfasst werden, darunter auch jene, die berechtigterweise dort unterwegs sind, was abschreckend wirken könnte. Demnach ist der Eingriff in das Recht auf informationelle Selbstbestimmung nicht derart schwer, wie im Falle der AFV, aber zweifelsohne dennoch erheblich. Die Datenbearbeitung ist jedenfalls vergleichbar mit jener der AFV. Daraus folgt, dass eine Grundlage auf Gesetzesstufe erforderlich ist.

6.3.5 Vorliegend dient das kommunale Polizeireglement, konkret § 31a, als gesetzliche Grundlage für die ADK. Das Polizeireglement entspricht von der Normstufe und der demokratischen Legitimation her einem Gesetz im formellen Sinn und kann deshalb als Grundlage für einen schweren Eingriff dienen. Ferner wird die Bestimmung von § 31a Polizeireglement in der Verordnung ADK (§§ 7 ff.) konkretisiert. Auch dies erscheint grundsätzlich zulässig, sofern die grundlegenden und wichtigen Bestimmungen im Reglement enthalten sind und die Verordnung lediglich technische und untergeordnete Bestimmungen enthält, was später geprüft werden wird.

6.4 Weiter muss die Norm, welche die Grundlage für den Grundrechtseingriff bildet, vom kompetenzrechtlich zuständigen Gemeinwesen erlassen worden sein und sie muss mit übergeordnetem Recht im Einklang stehen. In diesem Zusammenhang stellt sich die Frage, ob die Gemeinde über eine Regelungskompetenz für die ADK verfügt.

6.4.1 In § 45f Abs. 1 Polizeigesetz vom 28. November 1996 (PolG) wird die Polizei Basellandschaft ermächtigt, Kontrollschilder von Fahrzeugen automatisiert zu erfassen und mit Datenbanken abzugleichen. In Absatz 2 wird festgelegt, mit welchen Datenbanken bzw. Registern dieser automatische Abgleich zulässigerweise durchgeführt werden darf. Einzig erlaubt ist der Abgleich mit polizeilichen Personen- und Sachfahndungsregistern bzw. Fahndungsaufträgen sowie der Abgleich mit Listen von Kontrollschildern von Fahrzeugen, deren Halterinnen oder Halter der Führerausweis entzogen oder verweigert worden ist. Diese Er-

mächtigung gilt einzig für die Kantonspolizei. Dennoch schliesst diese Regelung weder ausdrücklich noch implizit aus, dass auch die Gemeinden ihre Polizeien ermächtigen können, Kontrollschilder von Fahrzeugen automatisiert zu erfassen und zu bestimmten, klar definierten Zwecken mit Datenbanken abzugleichen.

6.4.2 Das Bundesgericht hob in einem Entscheid aus dem Jahr 2024 Änderungen des Luzerner Polizeigesetzes teilweise auf, welche vorgesehen hatten, dass die Kantonspolizei Kontrollschilder automatisiert erfassen und mit Datenbanken abgleichen kann, um nach Personen oder Sachen zu fahnden sowie Verbrechen und Vergehen zu verfolgen. Das Bundesgericht erklärte, die Tätigkeit der Polizei von Bund, Kantonen und Gemeinden im Rahmen der Verfolgung von Straftaten richte sich nach der StPO. Der Bund allein sei zur Gesetzgebung auf dem Gebiet des Strafprozessrechts befugt (Art. 123 Abs. 1 BV) und habe mit Erlass der StPO von dieser Kompetenz erschöpfend Gebrauch gemacht. Die präventive polizeiliche Tätigkeit hingegen, mithin die Aufrechterhaltung der öffentlichen Sicherheit und Ordnung, sei Sache der Kantone. Dies umfasse auch die Rechtsetzungskompetenz im Hinblick auf die Wahrnehmung des umfassenden Auftrags zur Gefahrenabwehr (BGE 151 I 137, E. 3.5.1). Gewisse polizeiliche Massnahmen könnten sowohl der Strafverfolgung als auch der Gefahrenabwehr bzw. Prävention dienen. Entscheidend für die Abgrenzung der Rechtsetzungskompetenz sei daher die Zielsetzung einer Vorschrift (BGE 151 I 137, E. 3.5.2). Da der Regierungsrat des Kantons Luzern in der Botschaft ausdrücklich die Beschränkung des Zwecks der AFV auf die Strafverfolgung, unter Ausschluss der Verhinderung und der Entdeckung von Straftaten, betont hatte, kam das Bundesgericht zum Schluss, dass der Einsatz der AFV in Luzern schwerpunktmässig bei der Strafverfolgung lag. Deshalb handle es sich um eine strafprozessuale Massnahme, was einer Grundlage in der StPO bedurft hätte und nicht in die Gesetzgebungskompetenz des Kantons falle (BGE 151 I 137, E. 3.5.3).

6.4.3 Der vorliegende Fall unterscheidet sich wesentlich vom soeben zitierten Luzerner Sachverhalt, wie er dem Bundesgericht 2024 vorlag. Als Zweck der ADK in Birsfelden wird in § 31a Polizeireglement die präventive Kontrolle und die Ahndung von Widerhandlungen gegen Teilfahrverbote auf Gemeindestrassen im Ordnungsbussenverfahren genannt. Die Verordnung ADK konkretisiert, dass die Teilfahrverbote und die ADK die Entlastung der Quartiere vom Ausweichverkehr zum Ziel haben. Die ADK werde ausschliesslich zur präventiven Überwachung und Durchsetzung der Teilfahrverbote, welche der Entlastung der betroffenen Quartiere, deren Bevölkerung sowie der ortsansässigen Institutionen dienen sollen, eingesetzt (vgl. §§ 1 und 7). In ihrer Vernehmlassung betont die Gemeinde, dass einzig die ADK

es ermögliche, die Funktion der Quartierstrassen als Erschliessungsstrassen wieder zu gewährleisten. Die Einwohnerinnen und Einwohner der Quartiere müssten vor Stau verursachendem Durchgangsverkehr geschützt werden, um so die Sicherheit zu erhöhen und die Lärm- und Luftverschmutzung zu reduzieren. Die seit 2016 geltenden Teilfahrverbote seien nur noch ungenügend beachtet worden. Mit der ADK könne diesem Vollzugsdefizit nun begegnet werden (Rz. 41 f.). Demzufolge geht es bei der ADK in erster Linie um die Verhinderung des Ausweichverkehrs in den Quartieren und damit um die Sicherstellung der Einhaltung der Teilfahrverbote, welche in kommunalen verkehrspolizeilichen Anordnungen enthalten sind. Zwar werden durch die Aufzeichnungen und ihre Aufbewahrung gleichzeitig Beweise sichergestellt, was eine effiziente Aufdeckung von Übertretungen ermöglicht; Verstösse gegen die Fahrverbote sollen auch geahndet werden. Vorrangig geht es bei der ADK aber um den damit verbundenen Abschreckungseffekt, welcher verhindern soll, dass Gemeindestrassen überhaupt entgegen ihrem Zweck genutzt werden. So soll die Quartierbevölkerung geschützt werden. Es geht nicht primär um die Strafverfolgung, sondern der Fokus liegt klarerweise auf der Prävention. Anknüpfungspunkt der ADK ist somit nicht ein Verdacht, sondern die Wahrscheinlichkeit des Gefahreneintritts. Der präventiv-polizeiliche Zweck steht deutlich im Vordergrund. Hinzu kommt, dass – im Gegensatz zum Bundesgerichtsentscheid in Sachen Luzern – die Fahrzeuginsassen in Birsfelden nicht miterfasst werden. Ausserdem werden die Daten in Birsfelden bei durchfahrtsberechtigten Fahrzeugen sofort und bei nicht durchfahrtsberechtigten Fahrzeugen spätestens nach 30 Tagen gelöscht, wohingegen sie in Luzern 100 Tage aufbewahrt worden wären. Daraus folgt, dass die ADK in Birsfelden vornehmlich der Prävention dient und eben nicht, wie in Luzern, schwerpunktmässig der Verfolgung von noch unbestimmten Verbrechen und Vergehen. Damit steht die in der vorherigen Erwägung zitierte bundesgerichtliche Rechtsprechung der ADK grundsätzlich nicht entgegen.

6.4.4 Die Gemeinden stehen unter dem Schutz der Gemeindeautonomie (Art. 50 BV, §§ 45 und 47a KV). Ihnen steht die Hoheit über die Gemeindestrassen zu (§ 8 Abs. 2 Strassengesetz) und sie entscheiden demgemäss über Verkehrsanordnungen und Verkehrsbeschränkungen, welche Gemeindestrassen betreffen (§ 4 Abs. 1 SVG BL; vgl. auch die obige Erwägung 2.3 f.). Der Regierungsrat überträgt einer Gemeinde auf Gesuch hin die Kompetenz, eine Gemeindepolizei zu führen (§ 7f Abs. 1 PolG). Die Gemeindepolizei ist unter anderem zuständig für die Kontrolle, mit oder ohne Einsatz technischer Geräte, des fahrenden Verkehrs auf Gemeindestrassen hinsichtlich der Widerhandlung gegen Strassenverkehrsvorschriften, die im Ordnungsbussenverfahren geahndet werden (7f Abs. 2 Bst. c Ziffer 1, § 7

Abs. 1 Bst. b). Diese Ordnungsbussenkompetenz setzt voraus, dass die Gemeinde anerkannte Kontrollgeräte einsetzt und diese sachgerecht bedienen lässt (§ 7a Abs. 2 PolG). Und das Ordnungsbussengesetz vom 18. März 2016 (OBG) setzt für die Anwendbarkeit des Ordnungsbussenverfahrens auf eine durch eine automatische Überwachungsanlage festgestellte Widerhandlung gegen das SVG voraus, dass diese Anlage die Anforderungen des Messgesetzes erfüllt (Art. 3 Abs. 2 OBG).

6.4.5 Die Gemeinde Birsfelden führt eine Gemeindepolizei (§ 7 Abs. 1 Polizeireglement). Fraglich ist nun, ob die technischen Geräte der Firma Bredar AG, welche die Gemeinde für die ADK einsetzt, anerkannte Kontrollgeräte im Sinne des PolG bzw. des OBG darstellen. Die Gemeinde führt in ihrer Vernehmlassung aus, diese Geräte seien weitverbreitet und würden ohne weiteres als anerkannte Kontrollgeräte gelten. Die Kamera verfüge über ein METAS-Zertifikat (Eidgenössisches Institut für Metrologie; vgl. Beilage 15 zur Vernehmlassung). Die Firma Bredar AG biete das automatische Kontrollschild-Lesesystem Catch Ken mit der identischen Kamera an, welches in mehreren Kantonen für Zufahrtskontrollen im Einsatz sei und über verschiedene Zertifizierungen verfüge (vgl. Beilagen 16 und 17 zur Vernehmlassung). Bis heute könnten diese Systeme jedoch nicht vom METAS zertifiziert werden, zumal sie nicht dem Messgesetz des Bundes unterstellt seien. Geplant sei gewesen, solche Systeme mittels Anpassung der Verordnung des EJPD über Messmittel für Geschwindigkeitskontrollen und Rotlichtüberwachungen im Strassenverkehr dem Bundesgesetz über das Messwesen vom 17. Juni 2011 (MessG) zu unterstellen. Von der Verordnungsänderung sei aber wieder abgesehen worden, weshalb das Catch Ken-Lesesystem bis heute nicht dem MessG unterstehe und folglich auch nicht zertifiziert werden könne respektive müsse (Rz. 23).

6.4.6 Das EJPD erklärte den Verzicht auf eine Revision der Geschwindigkeitsmessmittelverordnung in seiner Medienmitteilung vom 23. Januar 2020 damit, dass eine Grundlage alleine in der Geschwindigkeitsmessmittelverordnung nicht genügen würde, da der polizeiliche Einsatz von Systemen der automatischen Erkennung von Kontrollschildern zur Feststellung rechtswidrigen Verhaltens im Strassenverkehr eine Regelung in einem formellen Gesetz erfordere. Das EJPD weist darauf hin, dass die Kantone aber nach wie vor die Möglichkeit hätten, bei Bedarf eine gesetzliche Grundlage für die AFV zu schaffen (vgl. Beilage 18 zur Vernehmlassung). Das EJPD ist also offensichtlich der Ansicht, dass sich die rechtliche Grundlage für die automatisierte optische Erfassung von Kontrollschildern aus dem Polizeirecht

und nicht aus dem Strassenverkehrsgesetz im Kontext der Messmittelüberwachung ergibt und die Kantone demnach grundsätzlich befugt sind, deren Einsatz zu regeln.

6.4.7 Dies erscheint folgerichtig, denn das MessG bzw. die Geschwindigkeitsmessmittelverordnung normieren die Anforderungen an technische Hilfsmittel zur Messung von physikalischen Grössen (Radar- oder Laseranlagen zur Geschwindigkeits- oder Abstandmessung, Lichtsignalüberwachungsanlagen etc.). Diese müssen geeicht sein damit sichergestellt ist, dass die Messresultate die notwendige Beweiskraft besitzen. Die Systeme zur Erfassung von Kontrollschildern und nachfolgendem automatischem Abgleich mit einer Datenbank hingegen funktionieren anders. Sie messen keine verkehrsrelevanten physikalischen Grössen, deren Genauigkeit durch das MessG bzw. die Geschwindigkeitsmessmittelverordnung reguliert werden kann. Sie erfassen lediglich ein Kennzeichen und gleichen es mit einer Liste ab (vgl. auch Bericht des METAS über das Ergebnis des Vernehmlassungsverfahrens zur Änderung der Geschwindigkeitsmessmittel-Verordnung vom Dezember 2019, Ziff. 4.3).

6.4.8 Nach dem Gesagten kommt der Regierungsrat zum Schluss, dass die Gemeinde über eine Regelungskompetenz für die ADK verfügt. Erstens schliesst das PolG eine kommunale Regelung nicht aus. Zweitens steht der präventiv-polizeiliche Zweck der ADK im Vordergrund, weshalb die Gesetzgebungskompetenz des Bundes im Bereich der Strafverfolgung eine Regelung auf Kantons- bzw. Gemeindeebene ebenfalls nicht ausschliesst. Welche Geräte konkret hierfür benutzt werden und ob diese den Anforderungen von § 7a Abs. 2 PolG bzw. Art. 3 Abs. 2 OBG entsprechen, braucht im vorliegenden Beschwerdeverfahren nicht abschliessend beurteilt zu werden, sondern wird von den für die Strafverfolgung zuständigen Behörden zu beantworten sein.

6.5 Unter dem Stichwort der Regelungsdichte ist schliesslich noch zu prüfen, ob § 31a Polizeireglement den Einsatz der ADK in genügend bestimmter und klarer Weise definiert.

6.5.1 Eine systematische Datenerfassung und -aufbewahrung muss von angemessenen und wirkungsvollen rechtlichen Schutzvorkehrungen begleitet werden, um Missbrauch und Willkür vorzubeugen und den Anforderungen von Art. 13 BV zu entsprechen. Im Zusammenhang mit polizeilichen Aufzeichnungen findet namentlich auch die bundesgerichtliche Rechtsprechung zur Dauer der Aufbewahrung und zur Vernichtung Anwendung (BGE 146 I 11, E. 3.3.1 m.w.H.). Für einen effektiven Schutz des Rechts auf informationelle Selbstbestimmung ist gemäss Bundesgericht insbesondere erforderlich, dass der Verwendungszweck, der Um-

fang der Erhebung sowie die Aufbewahrung und Löschung der erhobenen Daten hinreichend bestimmt sind. Ferner bedarf es organisatorischer, technischer und verfahrensrechtlicher Schutzvorkehrungen, soweit sich diese nicht aus der Datenschutzgesetzgebung oder anderen Bestimmungen ergeben. Die Reichweite des Datenabgleichs muss im Gesetz sachbezogen eingegrenzt werden, damit für die Teilnehmenden des Strassenverkehrs vorhersehbar ist, welche Informationen gesammelt, aufbewahrt und mit anderen Datenbanken verknüpft bzw. abgeglichen werden. Die Speicherung der erhobenen Daten hat sich am Verwendungszweck zu orientieren. Besteht kein Bedarf für eine Weiterverwendung, sind die Daten grundsätzlich unverzüglich und spurlos zu löschen. Dies gilt insbesondere für Nichttrefferfälle (BGE 146 I 11, E. 3.3.1 f.; BGE 149 I 218, E. 8.2.1).

6.5.2 Vorliegend ist der Verwendungszweck der erfassten Daten in Absatz 1 und der Umfang der Erhebung in den Absätzen 1 bis 3 von § 31a Polizeireglement geregelt. Konkret sieht Absatz 1 vor, dass die Kontrollschilder nur zur Überwachung und Ahndung von Teilfahrverboten erfasst werden dürfen. Die ADK dient gemäss der ausdrücklichen Regelung in § 31a ausschliesslich der präventiven Kontrolle und der Ahnung von Widerhandlungen gegen Teilfahrverbote auf Gemeindestrassen. Zu diesem Zweck werden die automatisch erfassten Kontrollschilder mit Datenbanken abgeglichen. Absatz 2 konkretisiert diesbezüglich, dass die automatisch erfassten Kontrollschilder lediglich mit einer Datenbank abgeglichen werden, nämlich mit jenen Listen, welche die Gemeindepolizei von den Fahrzeugen mit genereller oder befristeter Durchfahrtsberechtigung erstellt hat. Und § 31a Abs. 7 legt fest, dass der Zugriff, die Bearbeitung und die Verwendung dieser Daten in der ausschliesslichen Zuständigkeit von zur Erhebung von Ordnungsbussen ermächtigten Kontrollpersonen sind. Ferner hat sich die Speicherung der erhobenen Daten am Verwendungszweck zu orientieren. Besteht kein Bedarf für eine Weiterverwendung, sind die Daten grundsätzlich unverzüglich und spurlos zu löschen. Dies gilt insbesondere für Nichttrefferfälle. Die Dauer der Aufbewahrung sowie die Vernichtung der Daten sind in § 31a Abs. 5 geregelt. Dort ist vorgesehen, dass die Kontrollschilddaten von durchfahrtsberechtigten Fahrzeugen sofort vernichtet werden. Im Falle von nichtdurchfahrtsberechtigten Fahrzeugen werden diese nach 30 Tagen vernichtet, wobei diese Frist bei Ausstellung einer Ordnungsbusse bis zur rechtskräftigen Erledigung des Verfahrens stillsteht. Zudem ist vorgeschrieben, dass die Kamera-Standorte des Kontrollschild-Lesesystems mit Hinweistafeln signalisiert werden (§ 31a Abs. 6 Polizeireglement).

6.5.3 Der Gemeinderat erlässt die erforderlichen Ausführungsbestimmungen in einer Verordnung (§ 31a Abs. 8). Solche Ausführungsbestimmungen finden sich in der Verordnung ADK (vgl. §§ 7 ff.). Beispielsweise werden die Kamerastandorte in § 8 Verordnung ADK bezeichnet. Und § 9 Abs. 3 Verordnung ADK konkretisiert, dass an den signalisierten Kamera-standorten keine Bildaufzeichnungen von Personen erstellt werden und eine Personenidentifikation nicht zulässig ist. In § 10 Abs. 2 Verordnung ADK ist vorgesehen, dass die mit Datum und Uhrzeit versehenen Bildaufzeichnungen der Kontrollschilder über eine verschlüsselte Internetverbindung unmittelbar an das Datenverarbeitungssystem übertragen werden und eine lokale Datenspeicherung auf den Kameras nicht zulässig ist. Noch einmal wird in der Verordnung klargestellt, dass die Auswertung und Weiterverarbeitung der Bildaufzeichnungen von nicht durchfahrtsberechtigten Fahrzeugen manuell und ausschliesslich durch zur Erhebung von Ordnungsbussen ermächtigte Kontrollpersonen erfolgt. Ausserdem werden sämtliche Zugriffe auf das Datenverarbeitungssystem protokolliert und in einem Logfile gespeichert (§ 12 Abs. 1 und 2 Verordnung ADK). Ausschliesslich für Monitoringzwecke können anonymisierte Daten, die keine Rückverfolgung auf Personen bzw. Fahrzeughalterinnen und Fahrzeughalter ermöglichen, bearbeitet werden (§ 13 Abs. 2 Verordnung ADK).

6.5.4 Zusammenfassend kann festgestellt werden, dass die Regelung der ADK klar und ausdrücklich formuliert ist sowie hinreichend und angemessen bestimmt ist. § 31a Polizeireglement ist so präzise geschrieben, dass die Rechtsunterworfenen ihr Verhalten danach ausrichten und die Folgen eines bestimmten Verhaltens mit einem den Umständen entsprechenden Grad an Gewissheit erkennen können. Namentlich ist der Zweck der Datenerhebung klar definiert und auf die Überwachung der Teilfahrverbote begrenzt. Ferner ist die Aufbewahrungsdauer ebenfalls ausdrücklich geregelt und auf ein sinnvolles Mass beschränkt. Und schliesslich ist auch die Löschung klar geregelt und muss im Falle von durchfahrtsberechtigten Fahrzeugen (Nicht-Trefferfälle) sofort erfolgen. Eine Regelung der weiteren Ausführungsbestimmungen in der Verordnung ADK erscheint grundsätzlich zulässig, denn die grundlegenden und wichtigen Fragen sind im Reglement enthalten, während die Verordnung lediglich technische und untergeordnete Bestimmungen enthält.

6.6 In Bezug auf die Datensicherheit mit der Firma Bredar AG ist die Vereinbarung betreffend Auftragsdatenbearbeitung über die Datensicherheit zu erwähnen (vgl. Beilage 20 zur Vernehmlassung). Die Gemeinde erklärt in ihrer Vernehmlassung vom 23. Dezember 2025, sie habe die diesbezüglichen Empfehlungen der Aufsichtsstelle Datenschutz (ASD) vom 26.

August 2025 umgesetzt (Rz. 14). Der Regierungsrat geht davon aus, dass die Gemeinde dafür besorgt ist, dass die Datensicherheit gewährleistet ist.

6.7 Neben einer gesetzlichen Grundlage bedarf jede Einschränkung von Grundrechten eines rechtfertigenden öffentlichen Interesses. Die Gemeinde rechtfertigt den Eingriff in das Recht auf informationelle Selbstbestimmung damit, dass der Zweck von Quartierstrassen als Erschliessungsstrassen gewährleistet werden müsse. Quartierstrassen würden nicht dem überregionalen und regionalen Durchgangsverkehr dienen, sondern dem Verkehr innerhalb der Gemeinde. Dieser Sinn und Zweck habe vor der Einführung der ADK kaum noch gewährleistet werden können, da die fraglichen Gemeindestrassen in hohem Mass von der Stauproblematik belastet gewesen seien. Mit der Massnahme werde die Verkehrssicherheit erhöht, namentlich für Fussgängerinnen, Velofahrer sowie Schülerinnen und Schüler, der ungehinderte Zugang in die Quartiere durch Berechtigte werde gesichert und Einwohnerinnen und Einwohner würden vor Lärm- und Luftverschmutzung befreit (Rz. 41). Zusammenfassend diene die Videoüberwachung der Durchsetzung der im öffentlichen Interesse liegenden Teilfahrverbote (Rz. 42). Darin liegt ein zulässiges öffentliches Interesse.

6.8 Ein Grundrechtseingriff kann schliesslich nur dann gerechtfertigt sein, wenn er insgesamt verhältnismässig ist. Die Verhältnismässigkeit misst sich erstens am Verhältnis der Grundrechtseinschränkung zum Zweck der Regelung, welcher legitimerweise dem Gemeinwohl durch den Schutz öffentlicher Interessen und/oder dem Schutz der Grundrechte Dritter dienen muss. Sodann müssen drei Aspekte der Verhältnismässigkeit geprüft werden und kumulativ erfüllt sein: die Eignung, die Erforderlichkeit und die Verhältnismässigkeit von Eingriffszweck und Eingriffswirkung, auch Zumutbarkeit genannt (RAINER J. SCHWEIZER/ ALINA KREBS, a.a.O., Art. 36 Rz. 53).

6.8.1 Die Gemeinde argumentiert, die Videoüberwachung sei geeignet, die Quartiere von der täglichen Staubildung zu entlasten. Mit der Videoüberwachung könnten Übertretungen zuverlässig geahndet werden, zudem habe sie einen präventiven Effekt. Bereits zwei Monate nach Inbetriebnahme seien die unberechtigten Durchfahrten massiv zurückgegangen. Konkret sei der Verkehr auf den betroffenen Gemeindestrassen um durchschnittlich 21% zurückgegangen, auf einzelnen Strassen werde sogar über 30% weniger Verkehr verzeichnet. Zudem seien zu Beginn täglich über 1'000 Bussen, an Spitzentagen sogar über 2'000 Bussen, ausgestellt worden. Mitte Dezember seien es täglich nur noch rund 60 Bussen gewesen.

Damit sei erstellt, dass die ADK sehr rasch ihren Zweck erfüllt habe und somit ohne weiteres geeignet sei (Rz. 44).

6.8.2 Diesen Ausführungen der Gemeinde ist ohne weiteres zu folgen. Die ADK hat offensichtlich einen präventiven Effekt und führt dazu, dass die Teilfahrverbote mehrheitlich eingehalten werden. Demnach ist sie geeignet, den im öffentlichen Interesse liegenden Zweck zu erfüllen.

6.8.3 Die Gemeinde macht ferner geltend, die ADK sei erforderlich, denn nur damit könnten die Teilfahrverbote effektiv durchgesetzt werden. Es handle sich um die einzig wirksame Massnahme, welche nach mehrjährigen Vollzugserfahrungen den Zweck erreiche (Rz. 48). Allein aufgrund der Tatsache, dass zu Beginn der Einführung der ADK im Durchschnitt 1'000 Bussen pro Tag ausgestellt worden seien, sei erstellt, dass das frühere Kontrollsystem nicht zur Zielerreichung geführt habe. Andernfalls wären nicht so viele Bussen ausgestellt worden. Bauliche Massnahmen zur Absperrung der Quartiere seien nicht umsetzbar, weil die berechtigten Personen dadurch übermässig behindert würden. Die Überwachung durch private Verkehrsdienste und durch die Gemeindepolizei sei personal- und kostenintensiv. Zudem handle es sich um zeitlich begrenzte Einsätze mit beschränkter Präventivwirkung. Aus diesen Gründen seien die Verbote zuletzt kaum noch eingehalten worden, da kaum je mit einer Busse habe gerechnet werden müssen (Rz. 47). Dieses Vollzugsdefizit der früheren Durchfahrtsbeschränkungen gelte es zu beseitigen (Rz. 9).

6.8.4 Auch in diesem Punkt kann den Ausführungen der Gemeinde gefolgt werden. Wie bereits in den Erwägungen 3.6.3 bis 3.6.6 festgestellt, traten trotz der 2016 eingeführten und in den Abendstunden geltenden Fahrverbote weiterhin regelmässig Staus auf den Gemeindestrassen während der abendlichen Stosszeiten sowie bei Vorfällen auf der Autobahn auf. Die bisherigen Verbote wurden regelmässig missachtet, da mangels ständig durchgeführter Kontrollen nicht mit Sanktionen gerechnet werden musste. Eine lückenlose Kontrolle durch einen externen Sicherheitsdienst und bzw. oder die Gemeindepolizei würde indes unverhältnismässig hohe Kosten verursachen. Demnach erscheint die ADK erforderlich, um die Teilfahrverbote durchzusetzen.

6.8.5 Schliesslich führt die Gemeinde aus, der Eingriff in das Recht auf informationelle Selbstbestimmung sei zumutbar. Er sei von geringer Intensität, zumal sehr kurze Aufbewahrungsfristen gelten würden und der Zweck der Datenbearbeitung sehr restriktiv sei. Letztere

gehe nicht über eine konventionelle Identitätskontrolle hinaus. Es werde bloss das jeweilige Kennzeichen erfasst. Diese Erfassung werde umgehend gelöscht, wenn das Fahrzeug zur Durchfahrt berechtigt war. Lediglich bei fehlender Berechtigung werde im Rahmen des Ordnungsbussenverfahrens mittels manueller Abfrage im Fahrzeughalterregister die Identität der Halterin oder des Halters ermittelt. In diesem Fall werde die Erfassung spätestens nach 30 Tagen gelöscht, wobei die Frist im Ordnungsbussenverfahren stillstehe. Weitere Rückschlüsse lasse die Bearbeitung der Daten ebenso wenig zu wie die Verwendung der Daten zu einem anderen Zweck. Der Eingriff sei demnach gering und vergleichbar mit jenem, welcher bei der Ahndung einer Geschwindigkeitsübertretung zu dulden sei. Demgegenüber sei das öffentliche Interesse an der Entlastung der Quartiere und der Bevölkerung sehr hoch. Es gehe um die Sicherheit auf Quartierstrassen, welche mitunter als Schulweg dienten. Die Wohnquartiere würden seit Jahren unter dem Ausweichverkehr leiden. Die Übertretungen der Durchfahrtsbeschränkungen würden sich täglich wiederholen, was unterbunden werden solle (Rz. 49).

6.8.6 Diese Ausführungen der Gemeinde sind ebenfalls zutreffend. Zwar werden war auch Fahrzeuge, welche sich legal in der Zone aufhalten, etwa indem sie länger als 15 Minuten dort verweilen, erfasst, was grundsätzlich abschreckend wirken könnte, jedoch werden diese Daten – entgegen den Ausführungen des Beschwerdeführers – nicht gespeichert. Die automatisch erfassten Daten werden im Falle von durchfahrtsberechtigten Fahrzeugen sofort vernichtet. Diese Daten werden somit nicht, wie der Beschwerdeführer behauptet, bis zu 30 Tage gespeichert. Die gesetzliche Regelung in § 31a Polizeireglement, welche die unmittelbare Löschung vorsieht und den Zweck der Datenerfassung eng umschreibt, verhindert, dass die Gemeinde Informationen «über das Freizeitverhalten von einzelnen Bürgern» sammeln kann. Somit steht der Zweck des Eingriffs in einem vernünftigen Verhältnis zur Wirkung des Eingriffs und erscheint insgesamt zumutbar.

6.9 Zusammenfassend kann festgestellt werden, dass alle Voraussetzungen von Art. 36 BV als erfüllt zu betrachten sind. Der Eingriff in das Grundrecht auf informationelle Selbstbestimmung durch die ADK erscheint somit gerechtfertigt. Ein allfälliger Eingriff in die grundrechtlich geschützte persönliche Freiheit des Beschwerdeführers durch die ADK wäre ebenfalls gerechtfertigt, wobei auf die diesbezüglichen Ausführungen in Bezug auf die Rechtfertigung des Eingriffs in die informationelle Selbstbestimmung verwiesen werden kann. Die Beschwerde ist auch in diesem Punkt abzuweisen.

7.1 Zuletzt bringt der Beschwerdeführer vor, die Gemeinde habe ein massives finanzielles Eigeninteresse am Aussprechen der Bussen, was zu einem Interessenkonflikt führe und die sachgerechte Gesetzesanwendung verunmögliche. Die Anordnung sei nicht neutral, sondern primär fiskalisch motiviert. Die hohe Anzahl von 1'000 Bussen pro Tag würden einen systematischen und flächendeckenden Eingriff in die Wirtschaftsfreiheit darstellen. Die finanzielle Motivation dürfe die Verhältnismässigkeit von Sanktionen nicht ersetzen. Die bereits erhobenen Bussen seien zurückzuerstatten, denn die Erhebung von Bussen sei nur rechtmässig, wenn die Grundlage dafür rechtmässig sei.

7.2 Wie ausführlich geprüft und dargelegt, sind sowohl die Teilfahrverbote als auch die Durchfahrtsregelung sowie der Kontrollmechanismus rechtmässig und allfällige Grundrechtseingriffe gerechtfertigt. Worin der behauptete Eingriff in die Wirtschaftsfreiheit des Beschwerdeführers bestehen könnte, ist nicht ersichtlich, zumal keine auf Gewinnerzielung gerichtete privatwirtschaftliche Betätigung betroffen ist.

7.3 Als primäres Ziel der Gemeinde erscheint die Reduktion des Ausweichverkehrs. Daneben nannte sie im Vorfeld auch die Senkung der externen Betriebskosten sowie des internen Verwaltungsaufwands als Vorteile. Die Gemeinde ging davon aus, dass die Investitionskosten in der Höhe von fast 500'000 Franken innert fünf Jahren durch die wesentlich tieferen Betriebskosten amortisiert werden könnten (vgl. Beilage 5 zur Vernehmlassung). Augenscheinlich rechnete die Gemeinde somit nicht mit einer derart hohen Bussenzahl bzw. mit derart hohen Einnahmen aus den Bussen. Die Behauptung des Beschwerdeführers, die Gemeinde handle aus finanziellen Motiven heraus, erweist sich damit als aus der Luft gegriffen. Zumal die Anzahl der Übertretungen nach einer ersten Phase bereits signifikant gesunken ist. Zwei Monate nach der Einführung wurden noch durchschnittlich knapp 200 Übertretungen pro Werktag gezählt und im Dezember 2025 waren es lediglich noch durchschnittlich 70 Übertretungen pro Tag (vgl. Beilagen 19, 21 und 23 zur Vernehmlassung).

8. Zusammenfassend kommt der Regierungsrat zu folgenden Schlüssen:

8.1 Die Gemeinde ist gestützt auf Art. 3 Abs. 2 Satz 2 SVG und § 4 Abs. 1 SVG BL befugt, auf Gemeindestrassen Fahrverbote, Verkehrsbeschränkungen und Anordnungen zur Regelung des Verkehrs zu erlassen. Die funktionellen Verkehrsanordnungen, wie sie die Gemeinde in der Form von rund um die Uhr geltenden Teilfahrverboten auf sechs Gemeindestrassenabschnitten erlassen hat, erfüllen die Voraussetzungen von Art. 3 Abs. 4 SVG. Die Rege-

lung erscheint verhältnismässig. Eine zeitliche Beschränkung der Teilfahrverbote auf die abendlichen Stunden, wie vom Beschwerdeführer gefordert, würde zwar eine mildere Massnahme darstellen, aber sie würde das Ziel, die Quartierbevölkerung vom Ausweichverkehr zu entlasten, nicht erreichen, da der Ausweichverkehr nicht ausschliesslich in den Abendstunden ein Problem darstellt. Auch ein vom Beschwerdeführer vorgeschlagenes Zubringerdienst-Regime wäre keine taugliche mildere Massnahme, denn insgesamt wären aufgrund des engen Begriffs des Zubringers weniger Personen zur Durchfahrt berechtigt. Die sorgfältig durchdachten Ausnahmeregelungen (Fahrzeuge mit Anspruch auf Durchfahrtsbewilligung, Zulässigkeit von Bringfahrten, Zulässigkeit von Fahrten mit einer Aufenthaltsdauer von mehr als 15 Minuten) erlauben eine Vielzahl von Fahrten, weshalb die mit der fraglichen Massnahme erzielten Vorteile insgesamt in einem vernünftigen Verhältnis zu den damit verbundenen Nachteilen stehen. Die Teilfahrverbote sind somit rechtmässig.

8.2 Eine zu rigide Handhabung der Aufnahme von Fahrzeugen in die White List in Kombination mit dem nun rund um die Uhr geltenden Fahrverbot könnte das Durchfahrtsregime im Einzelfall jedoch als unverhältnismässig erscheinen lassen. Im Falle des Beschwerdeführers allerdings geht der Regierungsrat davon aus, dass dieser nicht in seinen Grundrechten berührt, geschweige denn eingeschränkt ist. Die Verordnung ADK verleiht dem Beschwerdeführer zwar keinen Anspruch auf eine Durchfahrtsbewilligung mehr, wie dies früher der Fall war, jedoch wirkt sich die neue Regelung nicht nachteilig auf das (Vereins-)Leben und die alltäglichen Verrichtungen des Beschwerdeführers aus. Etwas anderes macht er jedenfalls nicht nachvollziehbar geltend. Dem Beschwerdeführer ist die Zu- und Wegfahrt jederzeit gestattet, sofern er für mehr als 15 Minuten im bezeichneten Gebiet verbleibt. Ausserdem sind Bringfahrten vom Teilfahrverbot ausgenommen. Will der Beschwerdeführer zu seinem Familiengarten gelangen und dort verweilen oder an den Aktivitäten des B.____vereins teilnehmen, ist davon auszugehen, dass er die erforderliche Aufenthaltsdauer ohne weiteres erreichen wird. Die Behauptung des Beschwerdeführers, es werde ihm verunmöglicht, seine Freunde des B.____vereins oder andere Kollegen abzuholen oder etwas in einen Briefkasten zu werfen, es sei denn, er warte jeweils 15 Minuten, kann nicht nachvollzogen werden, denn das System erlaubt eine Fülle an verschiedenen Fahrten. Einerseits ist jeweils nur die Fahrtrichtung Basel heikel. Andererseits ist das Passieren der Kontrollpunkte in einer Vielzahl von Fällen unproblematisch, je nachdem wo bzw. in welcher Reihenfolge oder Richtung sie passiert werden.

8.3 Nach dem Gesagten sind die Teilfahrverbote rechtmässig. Separat zu prüfen war die Frage der Rechtmässigkeit des Kontrollregimes, also der automatischen Durchfahrtskontrolle ADK. Zweifellos greift die ADK in den Schutzbereich der informationellen Selbstbestimmung ein. Wie andere Grundrechte kann aber auch die informationelle Selbstbestimmung eingeschränkt werden, wenn die Voraussetzungen von Art. 36 BV eingehalten werden. Das kommunale Polizeireglement entspricht von der Normstufe und der demokratischen Legitimation her einem Gesetz im formellen Sinn und kann deshalb als Grundlage für einen schweren Eingriff wie den vorliegenden dienen. In § 31a Polizeireglement wird der Einsatz der ADK in genügend bestimmter und klarer Weise geregelt. Insbesondere ist der Zweck der Datenerhebung klar definiert und auf die Überwachung der Teilfahrverbote begrenzt. Ferner ist die Aufbewahrungsdauer ebenfalls ausdrücklich normiert und auf ein sinnvolles Mass beschränkt. Und schliesslich ist auch die Löschung klar geregelt und muss im Falle von durchfahrtsberechtigten Fahrzeugen (Nicht-Trefferfälle) sofort erfolgen. Die Gemeinde ist überdies befugt, den Einsatz der ADK zu regeln. Erstens schliesst das kantonale Recht, vorliegend das Polizeigesetz, eine kommunale Regelung nicht aus. Zweitens steht der präventiv-polizeiliche Zweck der ADK im Vordergrund, weshalb die Gesetzgebungskompetenz des Bundes im Bereich der Strafverfolgung eine Regelung auf Kantons- bzw. Gemeindeebene nicht ausschliesst. Die Videoüberwachung dient der Durchsetzung der im öffentlichen Interesse liegenden Teilfahrverbote, was ein zulässiges öffentliches Interesse darstellt. Der Eingriff in das Grundrecht der informationellen Selbstbestimmung ist überdies verhältnismässig. Da mangels ständig durchgeführter Kontrollen nicht mit Sanktionen gerechnet werden musste, wurden die 2016 eingeführten Verbote regelmässig missachtet und es traten weiterhin regelmässig Staus auf den Gemeindestrassen auf. Die ADK erscheint somit erforderlich, um die Teilfahrverbote durchzusetzen. Zwar werden auch Fahrzeuge, welche sich legal in der Zone aufhalten, von den Kameras erfasst, jedoch werden diese Daten nicht gespeichert. Die erfassten Daten werden im Falle von durchfahrtsberechtigten Fahrzeugen sofort vernichtet. Die gesetzliche Regelung in § 31a Polizeireglement, welche die unmittelbare Löschung vorsieht und den Zweck der Datenerfassung eng umschreibt, verhindert, dass die Gemeinde missbräuchlich Informationen über ihre Bürgerinnen und Bürger sammeln kann. Somit steht der Zweck des Eingriffs in einem vernünftigen Verhältnis zur Wirkung des Eingriffs und erscheint dieser deshalb insgesamt zumutbar. Das Kontrollregime (die ADK) ist demnach als grundrechtskonform einzustufen.

8.4 Es wird festgestellt, dass sowohl die Teilfahrverbote inklusive Ausnahmeregelungen als auch die ADK rechtmässig sind. Auch ist dem Beschwerdeführer keine Durchfahrtsbewilligung zu erteilen. Demzufolge ist die Beschwerde vollumfänglich abzuweisen.

[Kostenerwägung]

Beschluss

- ://:
1. Die Beschwerde wird abgewiesen
 2. A._____ werden die Kosten für das Beschwerdeverfahren vor dem Regierungsrat in der Höhe von 800 Franken auferlegt.

Gegen diesen Beschluss kann innert 10 Tagen, vom Empfang des Entscheides an gerechnet, beim Kantonsgericht, Abteilung Verfassungs- und Verwaltungsrecht, Bahnhofplatz 16, 4410 Liestal, schriftlich Beschwerde erhoben werden. Die Beschwerde ist in vierfacher Ausfertigung einzureichen. Sie muss ein klar umschriebenes Begehren und die Unterschrift der beschwerdeführenden Partei oder der sie vertretenden Person enthalten. Der angefochtene Entscheid ist der Beschwerde in Kopie beizulegen. Das Verfahren vor Kantonsgericht ist kostenpflichtig (§§ 5, 20 und 43 ff. des Gesetzes vom 16. Dezember 1993 über die Verfassungs- und Verwaltungsprozessordnung).

RRB Nr. Nr. 2026-645 vom 28. April 2026 (nicht rechtskräftig)