



## Entscheid

29. November 2011

Mitwirkend:

Einzelrichterin Micheline Roth und Gerichtsschreiberin Nadja Obreschkow

In Sachen

A,

**Beschwerdeführer/  
Rekurrent,**

gegen

1. **Schweizerische Eidgenossenschaft,**

2. **Staat Zürich,**

vertreten durch das kant. Steueramt,  
Division Süd,  
Bändliweg 21, Postfach, 8090 Zürich,

**Beschwerdegegnerin,**

**Rekursgegner,**

betreffend

**Direkte Bundessteuer 2010 sowie Staats- und Gemeindesteuern 2010**

hat sich ergeben:

A. A (nachfolgend der Pflichtige) machte in seiner Steuererklärung 2010 bei den Berufsauslagen unter anderem Autofahrkosten von insgesamt Fr. 20'933.- geltend. Davon beliefen sich Fr. 10'437.- auf die Periode vom 1. Januar bis 31. Mai 2010 mit Arbeitsplatz in B (105 Tage x 71 km x 2 x Fr. -.70) und die übrigen Fr. 10'496.- auf die Periode vom 1. Juni bis 31. Dezember 2010 mit Arbeitsplatz in C (147 Tage x 51 km x 2 x Fr. -.70). Mit Einschätzungsentscheid bzw. Veranlagungsverfügung vom 3. Juni 2011 schätzte das Steueramt der Gemeinde D den Pflichtigen für die Staats- und Gemeindesteuern 2010 mit einem steuerbaren Einkommen von Fr. 55'200.- und einem steuerbaren Vermögen von Fr. 28'000.- ein und veranlagte ihn für die direkte Bundessteuer 2010 mit einem steuerbaren Einkommen von Fr. 55'900.-. Dabei hatte es die abzugsfähigen Autofahrkosten auf Fr. 15'820.- reduziert, indem es einerseits lediglich Fahrten an 240 Arbeitstagen (an 100 Tagen nach B und an 140 Tagen nach C) akzeptierte und andererseits für die Fahrten nach C nur die kürzere Fahrstrecke gemäss TwixRoute von 30 km berücksichtigte.

B. Hiergegen erhob der Pflichtige am 14. Juni 2011 Einsprache und beantragte neben anderen, vorliegend nicht mehr streitigen Punkten, die abzugsfähigen Fahrkosten entsprechend der eingereichten Steuererklärung auf Fr. 20'933.- zu korrigieren. Mit Einschätzungs- bzw. Veranlagungsvorschlag im Einspracheverfahren vom 28. Juni 2011 zeigte das kantonale Steueramt dem Pflichtigen eine Erhöhung des steuerbaren Einkommens für die Steuerperiode 2010 auf Fr. 57'700.- (Staats- und Gemeindesteuern) bzw. Fr. 58'400.- (direkte Bundessteuer) an. Grund für die Höherentaxation war die Ansicht des kantonalen Steueramts, für den Arbeitsweg nach C betrage die Zeiterparnis mit dem Privatfahrzeug gegenüber dem öffentlichen Verkehr weniger als eine Stunde, weshalb diesbezüglich lediglich die Abonnementskosten des öffentlichen Verkehrs zum Abzug gebracht werden können. Dagegen gewährte das kantonale Steueramt dem Pflichtigen mit Bezug auf die Arbeitsstelle in B den Abzug der Autofahrkosten für 105 Arbeitstage, entsprechend der Selbstdeklaration. Nachdem der Pflichtige diese Vorschläge am 2. Juli 2011 sinngemäss abgelehnt hatte, setzte das kantonale Steueramt mit Einspracheentscheiden vom 4. August 2011 die Steuerfaktoren gemäss Einschätzungs- und Veranlagungsvorschlag fest.

C. Mit Beschwerde und Rekurs vom 2. September 2011 beantragte der Pflichtige, die Einspracheentscheide vom 4. August 2011 aufzuheben und die abzugsfähigen Fahrkosten für die Steuerperiode 2010 auf Fr. 20'933.- festzusetzen. Entsprechend sei das steuerbare Einkommen für die direkte Bundessteuer 2010 auf Fr. 50'676.- und für die Staats- und Gemeindesteuern 2010 auf Fr. 49'976.- zu korrigieren. Zudem verlangte der Pflichtige eine Parteientschädigung.

Das kantonale Steueramt schloss am 13. September 2011 auf kostenfällige Abweisung der Rechtsmittel. Die Eidgenössische Steuerverwaltung verzichtete stillschweigend auf Vernehmlassung. Der Pflichtige replizierte unaufgefordert mit Eingabe vom 3./4. November 2011.

Auf die Parteivorbringen wird – soweit rechtserheblich – in den nachfolgenden Erwägungen eingegangen.

Die Einzelrichterin zieht in Erwägung:

1. a) Gemäss Art. 26 Abs. 1 des Bundesgesetzes über die direkte Bundessteuer vom 14. Dezember 1990 (DBG) bzw. § 26 Abs. 1 lit. a des Steuergesetzes vom 8. Juni 1997 (StG) können unselbstständig Erwerbstätige u.a. die notwendigen Kosten für Fahrten zwischen Wohn- und Arbeitsstätte von den steuerbaren Einkünften abziehen. Laut Art. 26 Abs. 2 DBG werden für die Berufskosten gemäss Art. 26 Abs. 1 lit. a - c DBG Pauschalansätze festgelegt; im Fall von lit. a und c steht dem Steuerpflichtigen der Nachweis höherer Kosten offen. Eine analoge Regelung sieht § 26 Abs. 2 StG vor.

b) In Bezug auf die Staats- und Gemeindesteuern enthält die Verfügung der Finanzdirektion über die Pauschalierung von Berufsauslagen Unselbstständigerwerbender bei der Steuereinschätzung in der für die Steuerperiode 2010 geltenden Fassung vom 27. Oktober 2008 (ZStB I Nr. 17/203) folgende Regelung:

*I. Unselbstständigerwerbende können als notwendige Berufsauslagen im Sinn von § 26 StG ohne besondere Nachweise geltend machen:*

1. Für Fahrten zwischen Wohn- und Arbeitsstätte:

a) bei ständiger Benützung öffentlicher Verkehrsmittel (Bahn, Schiff, Strassenbahn, Autobus) die notwendigen Abonnementskosten

b) (...)

c) bei ständiger Benützung eines Motorrades oder Autos die Abonnementskosten des öffentlichen Verkehrsmittels

Die Kosten für das private Motorfahrzeug können nur ausnahmsweise geltend gemacht werden:

- wenn ein öffentliches Verkehrsmittel fehlt, d.h. wenn die Wohn- oder Arbeitsstätte von der nächsten Haltestelle mindestens 1 km entfernt ist oder bei Arbeitsbeginn oder -ende kein öffentliches Verkehrsmittel fährt;
- wenn sich mit dem privaten Motorfahrzeug eine Zeitersparnis von über einer Stunde (gemessen von der Haustüre zum Arbeitsplatz und zurück) ergibt;
- soweit der Steuerpflichtige auf Verlangen und gegen Entschädigung des Arbeitgebers das private Motorfahrzeug ständig während der Arbeitszeit benützt und für die Fahrten zwischen der Wohn- und Arbeitsstätte keine Entschädigung erhält;
- (...)

In diesen Fällen können zum Abzug geltend gemacht werden:

(...)

für Auto 70 Rp. pro Fahrkilometer.

c) Betreffend die direkte Bundessteuer hat das Eidgenössische Finanzdepartement gestützt auf Art. 26 Abs. 2 DBG die Verordnung über den Abzug von Berufskosten der unselbstständigen Erwerbstätigkeit bei der direkten Bundessteuer vom 10. Februar 1993 (in der für die Steuerperiode 2010 geltenden Fassung vom 1. Januar 2009, nachfolgend Berufskostenverordnung) erlassen. Gemäss Art. 5 Abs. 2 Berufskostenverordnung sind bei Benützung privater Fahrzeuge als notwendige Kosten die Auslagen abziehbar, die bei Benützung der öffentlichen Verkehrsmittel anfallen würden. Steht kein öffentliches Verkehrsmittel zur Verfügung oder ist dessen Benützung objektiv nicht zumutbar, so können die Kosten des privaten Fahrzeugs gemäss den Pauschalen nach Art. 3 bzw. gemäss Anhang abgezogen werden (Abs. 3). Objektive Unzumutbarkeit im Sinn dieser Bestimmung wird namentlich angenommen bei einer markanten Zeitersparnis durch Benutzung des Privatfahrzeugs, wobei eine solche in der Regel mindestens eine Stunde im Tag beträgt (Richner/Frei/Kaufmann/Meuter, Handkommentar zum DBG, 2. A., 2009, Art. 26 N 123 DBG mit Hinweisen). Im Anhang

der Berufskostenverordnung sind die pauschalierten Kosten bei Benützung privater Fahrzeuge auf Fr. -.70 pro Fahrkilometer festgesetzt worden. Damit entspricht die Regelung bei der direkten Bundessteuer im Wesentlichen derjenigen gemäss Verfügung der Finanzdirektion bei den Staats- und Gemeindesteuern.

d) Um den Abzug der privaten Fahrkosten wegen markanter Zeitersparnis bei Benützung des Privatfahrzeugs zu rechtfertigen, genügt es nicht, wenn zu bestimmten Saison- oder Tageszeiten, d.h. bei besonders günstigen Fahrbedingungen auf den Strassen, rund eine Stunde eingespart werden kann. Notwendig ist vielmehr, dass der Steuerpflichtige mit dem Privatfahrzeug regelmässig über eine Stunde Fahrzeit einspart (StRK II, 27. Januar 2000, ST.1999.424).

e) Bei der Berufskostenverordnung und der Verfügung der Finanzdirektion handelt es sich um Verwaltungsverordnungen. Als solche stellen sie für die Steuerjustizbehörden eine nicht verbindliche Anweisung zur Auslegung des Steuergesetzes dar. Sie werden vom Richter jedoch berücksichtigt, wenn sie im konkreten Einzelfall eine sachgerechte Auslegung der anwendbaren gesetzlichen Bestimmung erlauben (StRK II, 26. September 2000, ST.2000.209 mit Hinweis auf BGE 121 II 473 = ASA 65, 477 = StR 51, 542 = StE 1996 B93.1 Nr. 2).

f) Die Abzugsfähigkeit der Fahrkosten stellt eine steuermindernde Tatsache dar für welche gemäss der im Steuerrecht allgemein geltenden Beweislastregel der Steuerpflichtige beweispflichtig ist (Richner/Frei/Kaufmann/Meuter, Art. 123 N 77 DBG und Kommentar zum harmonisierten Zürcher Steuergesetz, 2. A., 2006, § 132 N 90 StG, je mit Hinweisen).

2. Der Pflichtige wohnt an der ...strasse in D und arbeitet an der ...strasse in C. Die Fahrt mit dem Auto vom Wohnort an den Arbeitsort und umgekehrt führt entweder durch die Stadt Zürich oder über die Westumfahrung, wobei der Pflichtige jeweils den zwar längeren, aber nach eigenen Angaben schnelleren Weg über die Westumfahrung nimmt.

a) Nach Ansicht des kantonalen Steueramts erzielt der Pflichtige auf diesem Arbeitsweg mit dem Privatfahrzeug keine Zeitersparnis von mindestens einer Stunde

gegenüber dem öffentlichen Verkehr. Mit Letzterem benötige der Pflichtige für die Strecke rund 145 Minuten pro Tag, sodass für eine Zeitersparnis von mindestens einer Stunde die Fahrzeit mit dem Auto maximal 85 Minuten pro Tag, mithin rund 43 Minuten pro Weg betragen dürfte. Dies sei aber nicht realistisch, da zwar die Fahrt gemäss Routenplaner bei optimalsten Verhältnissen nur 34 Minuten daure, aufgrund erfahrungsgemäss grossen Verkehrsaufkommens auf der fraglichen Strecke jedoch in der Regel von einer längeren Fahrzeit auszugehen sei. Das kantonale Steueramt geht daher von einer durchschnittlichen Fahrzeit mit dem Privatfahrzeug von mindestens 44 Minuten aus, womit eine regelmässige Zeitersparnis von mehr als einer Stunde nicht gegeben sei.

Hiergegen bringt der Pflichtige im Wesentlichen vor, da er nie zu den Verkehrsstosszeiten unterwegs sei, sei die von verschiedenen Routenplanern berechnete Fahrzeit von 34 Minuten in seinem Fall durchaus realistisch. Unter Berücksichtigung eines Zuschlags von drei Minuten für den Weg von der Haustüre zum Auto sowie vom Parkplatz an der Arbeitsstelle zu dieser betrage die Reisezeit mit dem Privatfahrzeug somit 37 Minuten pro Weg bzw. 74 Minuten pro Tag, gegenüber einer solchen von 80 Minuten pro Weg bzw. 160 Minuten pro Tag mit dem öffentlichen Verkehr. In der Replik vom 3./4. November 2011 korrigierte der Pflichtige die Reisedauer mit dem öffentlichen Verkehr – entsprechend den Erwägungen des kantonalen Steueramts in der Beschwerde-/Rekursantwort – auf 145 Minuten pro Tag, womit er im Ergebnis eine tägliche Zeitersparnis von 71 Minuten geltend macht.

b) Nachdem der Pflichtige selbst vorbringt, der Weg von D nach C durch die Stadt Zürich nehme aufgrund der vielen Verkehrsampeln wesentlich mehr Zeit in Anspruch als derjenige über die Westumfahrung, bleibt vorliegend lediglich zu prüfen, ob mit Bezug auf letztere Strecke eine regelmässige Zeitersparnis von mindestens einer Stunde gegenüber dem öffentlichen Verkehr nachgewiesen wurde.

aa) aaa) Die vom Pflichtigen verwendeten Routenplaner (Google Maps, Via-Michelin, map24) berechnen für die fragliche Strecke allesamt eine Fahrzeit von 34 Minuten. Hierbei handelt es sich jedoch um einen bei normalen Verhältnissen geltenden Durchschnittswert, der insbesondere die Staus aufgrund von Verkehrsüberlastungen zu bestimmten Tageszeiten nicht mitberücksichtigt. Dies ist vorliegend umso entscheidender, als sich auf der vom Pflichtigen gefahrenen Strecke über die

Westumfahrung zu Stosszeiten bekanntermassen regelmässig Staus bilden. Diesbezüglich macht der Pflichtige geltend, er sei nie zu Stosszeiten unterwegs, da er in der Regel nicht vor 09.30 Uhr bei der Arbeit sei und abends entsprechend länger bleibe. Zum Beweis dafür reichte er 2 CDs mit Videoaufnahmen morgendlicher Fahrten auf dem Streckenabschnitt Limmattalerkreuz/Gubristtunnel in der Zeit vom 3. Juni bis 7. Oktober 2011 ein, aus denen ersichtlich sein soll, dass er auf diesem Streckenabschnitt in der Regel freie Fahrt hatte. Ausserdem war der Replik vom 3./4. November 2011 eine Bestätigung des Arbeitgebers beigelegt, aus welcher hervorgeht, dass der Pflichtige seit dem 1. Juni 2010 regelmässig um ca. 09.45 Uhr bei der Arbeit sei. Da vorliegend kein Grund zur Annahme besteht, die Angaben des Arbeitgebers in dieser Bestätigung würden nicht der Wahrheit entsprechen, kann schon gestützt darauf davon ausgegangen werden, dass der Pflichtige tatsächlich regelmässig erst spät und damit ausserhalb der morgendlichen Verkehrsstosszeiten zur Arbeit fährt. Dementsprechend ist auf die eingereichten Videoaufnahmen an dieser Stelle nicht näher einzugehen, wenngleich der Hinweis erlaubt sei, dass in keinster Weise dargetan wurde, dass diese Aufnahmen tatsächlich auf Fahrten des Pflichtigen entstanden sind. Nachdem somit der Pflichtige von den notorischen Staus zu den morgendlichen Verkehrsstosszeiten in der Regel nicht betroffen ist, rechtfertigt sich die Annahme, dass er die fragliche Strecke regelmässig in der von den Routenplanern angegebenen Zeit von durchschnittlich 34 Minuten zurücklegt. Da der Pflichtige selbst diese Fahrzeit letztlich als zutreffend erachtet, erübrigen sich Ausführungen zu der von ihm thematisierten Frage, ob die Routenplaner tatsächlich mit optimalsten Verhältnissen rechnen oder nicht.

bbb) Das eben Gesagte gilt jedoch nur für die Hinfahrt von D nach C. Was die Rückfahrt des Pflichtigen am Abend betrifft, fehlt jeglicher Nachweis für die Behauptung, dass diese regelmässig erst spät und damit ebenfalls ausserhalb der Verkehrsstosszeiten erfolge. Der Pflichtige macht zwar geltend, er arbeite durchschnittlich 8.5 Stunden pro Tag und mache eine Stunde Mittagspause, sodass sich bei einem Arbeitsbeginn um 09.45 Uhr ein Verlassen der Arbeit um 19.15 Uhr rechtfertige; belegt wird diese Aussage indes in keinster Weise. Besonders auffallend ist in diesem Zusammenhang auch die Tatsache, dass sich der Pflichtige angeblich die Mühe machte, die Hinfahrten über mehrere Monate hinweg minutiös mit täglichen Videoaufnahmen auf dem Streckenabschnitt Limmattalerkreuz/Gubristtunnel zu dokumentieren, während er die Rückfahrt (gesamte Strecke) nur an einem einzigen Tag aufzeichnete, an dem er die Arbeit erst nach 21:30 Uhr verliess (Abfahrt um 21:44 Uhr). Dies legt die Vermu-

tung nahe, dass der Pflichtige entgegen seiner Behauptung nicht regelmässig sondern nur ausnahmsweise ausserhalb der abendlichen Verkehrsstosszeiten von der Arbeit nach Hause fährt und deshalb für die Rückfahrt in aller Regel mehr als 34 Minuten benötigt. Im Übrigen sei aber angemerkt, dass auch bei Vorliegen von entsprechenden (und nachweislich vom Pflichtigen selbst aufgenommenen) Videos der Rückfahrten diese wohl kaum einen ausreichenden Beweis darstellen würden, da Aufnahmen aus dem Jahr 2011 mit Bezug auf das Jahr 2010 letztlich nur beschränkt aussagekräftig sind.

ccc) Im Ergebnis benötigt der Pflichtige mit dem Privatfahrzeug für die Hinfahrt von der ...strasse in D an die ...strasse in C, welche erwiesenermassen regelmässig ausserhalb der Verkehrsstosszeiten erfolgt, durchschnittlich 34 Minuten. Demgegenüber ist bei den Rückfahrten von erheblich längeren Fahrzeiten auszugehen, da sie, wie gesehen, aller Wahrscheinlichkeit nach regelmässig während der Verkehrsstosszeiten erfolgen. Ein Zuschlag von mindestens fünf Minuten gegenüber der normalen Fahrzeit scheint hier ohne Weiteres gerechtfertigt, sodass für die Rückfahrt eine durchschnittliche Fahrzeit von mindestens 39 Minuten resultiert. Zu berücksichtigen ist zudem die Zeit von der Haustüre bis zum Auto und vom Parkplatz an der Arbeitsstelle bis zu dieser (respektive umgekehrt auf dem Rückweg), wofür sich – auch nach eigener Ansicht des Pflichtigen) – ein Zuschlag von mindestens 3 Minuten rechtfertigt. Hierzu ist allerdings zu präzisieren, dass mit diesem Zuschlag im Sinn des vom Pflichtigen zitierten Entscheids der Steuerrekurskommission III vom 29. Juli 2010 (3 ST.2010.181) lediglich der Weg bis zum Eingang des Gebäudes berücksichtigt werden soll, in dem sich der Arbeitsplatz befindet, und nicht, wie der Pflichtige dafürhält, der Weg bis zum eigentlichen Arbeitsplatz im Büro. Im Ergebnis beläuft sich damit die gesamte Reisezeit mit dem Privatfahrzeug auf 37 Minuten für den Hinweg und 42 Minuten für den Rückweg, bzw. auf 79 Minuten pro Tag.

bb) aaa) Mit den öffentlichen Verkehrsmitteln bietet es sich für den Pflichtigen an, nach "E" zu fahren, da diese Haltestelle lediglich 92 m von seiner Arbeitsstelle entfernt liegt. Laut SBB Fahrplan ([www.sbb.ch](http://www.sbb.ch)) steht dem Pflichtigen hierfür morgens ab der Haltestelle "F" in D jede halbe Stunde eine Verbindung von 61 Minuten Dauer zur Verfügung, wobei er jeweils drei Mal umsteigen muss. Die Distanz von der ...strasse zur Bushaltestelle F (stadteinwärts) beträgt 350 m und ist zu Fuss bei einem (gemütlichen) Tempo von 5 km/h in ca. vier Minuten zurückzulegen, was auch den Angaben

des Pflichtigen entspricht. Unter Berücksichtigung des vom Pflichtigen geforderten Sicherheitszuschlags von einer Minute, um auf jeden Fall rechtzeitig an der Haltestelle bereit zu stehen, ergibt dies einen Fussweg von insgesamt fünf Minuten von der Haustüre zur Haltestelle. Die 92 m von der Haltestelle "E" zur Arbeitsstelle sind bei einem Tempo von 5 km/h in ca. einer Minute zurückzulegen. Der vom Pflichtigen geforderte Zuschlag von 2 Minuten für den Weg bis zum tatsächlichen Arbeitsplatz im Büro ist im Übrigen nicht gerechtfertigt, da wie oben gesehen lediglich der Weg bis zum Eingang des Gebäudes gemessen wird. Somit beläuft sich die gesamte Reisezeit bei dieser Verbindung auf 67 Minuten (5 + 61 + 1). Der Pflichtige hat nun aber auch die Möglichkeit, statt nach "E" nach "G" zu fahren und von dort zu Fuss 500 m bzw. ca. 6 Minuten bis zur Arbeitsstelle zu gehen. Von "F" nach "G" besteht gemäss SBB Fahrplan ([www.sbb.ch](http://www.sbb.ch)) morgens ebenfalls jede halbe Stunde eine Verbindung, wobei diese lediglich 53 Minuten dauert und jeweils zwei oder drei Umsteigevorgänge beinhaltet. Damit lässt sich der gesamte Arbeitsweg mit dieser Variante in lediglich 64 Minuten zurücklegen (5 + 53 + 6), ohne dass – abgesehen vom etwas längeren, aber durchaus zumutbaren Fussmarsch von 500 m bis zum Arbeitsplatz – gegenüber der Verbindung via "E" irgendwelche Nachteile in Kauf genommen werden müssten. Mithin kann für den Hinweg mit den öffentlichen Verkehrsmitteln ohne Weiteres auf die Verbindung via "G" mit einer regelmässigen Reisezeit von 64 Minuten abgestellt werden.

bbb) Was die Rückfahrt am Abend angeht, so ist nach den obigen Ausführungen davon auszugehen, dass sie in aller Regel früher erfolgt als der Pflichtige behauptet, mithin also noch vor 19.00 Uhr. Dafür stehen ihm gemäss SBB Fahrplan ([www.sbb.ch](http://www.sbb.ch)) ab der Haltestelle "E" bis und mit 18.42 Uhr regelmässig Verbindungen von 53 bzw. 55 Minuten Dauer zur Verfügung, bei denen er jeweils zwei oder drei Mal umsteigen muss. Sollte der Pflichtige das Büro tatsächlich erst nach 19.00 Uhr verlassen, so kann er entweder um 19.11 Uhr in 56 Minuten ab "E" oder aber um 19.14 und 19.44 Uhr in 53 Minuten ab "G" nach "F" fahren. Hinzu kommen wiederum die Fusswege zur Haltestelle "E" von einer Minute bzw. zur Haltestelle "G" von 6 Minuten, wobei unter Berücksichtigung des Sicherheitszuschlags von 2 bzw. 7 Minuten Fussweg auszugehen ist. Der Rückweg von der Haltestelle "F" (stadtauswärts) an die ...strasse ist zwar lediglich 240 m lang, nimmt jedoch gemäss Google Maps ([www.maps.google.ch](http://www.maps.google.ch)) dennoch 4 Minuten in Anspruch. Dies entspricht der Aussage des Pflichtigen, wonach er für die Strecke aufgrund der fast zehnpromentlichen Steigung 4 Minuten benötige. Im Ergebnis resultiert damit für den Rückweg eine gesamte Reise-

zeit mit den öffentlichen Verkehrsmitteln vor 19.00 Uhr von 59 - 61 Minuten (2 + 53/55 + 4) bzw. nach 19.00 Uhr von 62 - 64 Minuten (2 + 56 + 4 oder 7 + 53 + 4).

cc) Aus dem Gesagten ergibt sich für den Pflichtigen eine Reisezeit von 79 Minuten pro Tag mit dem Privatfahrzeug gegenüber einer solchen von wenigstens 123 (64 + 59) und höchstens 128 (64 + 64) Minuten mit dem öffentlichen Verkehr, mithin eine Zeitersparnis von wenigstens 44 und höchstens 49 Minuten. Damit fehlt es offenkundig an einer markanten, regelmässig zu erzielenden Zeitersparnis von mindestens einer Stunde. Daran würde sich nicht einmal etwas ändern, wenn man zu Gunsten des Pflichtigen davon ausginge, dass auch die Rückfahrt jeweils ausserhalb der Verkehrsstosszeiten erfolgt und somit die tägliche Fahrzeit mit dem Privatfahrzeug nur 74 Minuten (2 x 37) beträgt. Auch dann ergäbe sich gegenüber den öffentlichen Verkehrsmitteln (Rückfahrt nach 19.00 Uhr, tägliche Reisedauer 126 -128 Minuten) immer noch nur eine tägliche Zeitersparnis von wenigstens 52 und höchstens 54 Minuten.

Was die Vorbringen des Pflichtigen hinsichtlich der Verspätungen im öffentlichen Verkehr betrifft, sei angemerkt, dass diese nicht die Regel, sondern die Ausnahme darstellen und daher für die Ermittlung der regelmässig zu erzielenden Zeitersparnis ebenso unbeachtlich sind wie die ausserordentlichen (aber durchaus nicht seltenen) Verzögerungen im Strassenverkehr aufgrund von Unfällen, schlechten Strassenverhältnissen oder ähnlichen unvorhersehbaren Ereignissen. Im Übrigen sei der Hinweis erlaubt, dass die Zeitersparnis von einer Stunde pro Tag nicht einmal dann erreicht wäre, wenn bei den öffentlichen Verkehrsmitteln eine tägliche Verlängerung der Fahrzeit von 5 Minuten aufgrund von Verspätungen berücksichtigt würde.

Im Ergebnis ist es dem Pflichtigen nicht gelungen, den Beweis einer regelmässigen Zeitersparnis von mindestens einer Stunde mit dem Privatfahrzeug gegenüber dem öffentlichen Verkehr zu erbringen, womit die Voraussetzungen für den Abzug der privaten Fahrkosten nicht erfüllt sind. Der Pflichtige hat sich demnach mit dem Abzug der Abbonnementskosten des öffentlichen Verkehrs zu begnügen.

c) Unter diesen Umständen erübrigt sich vorliegend die Frage, ob die Kosten der (tatsächlich gefahrenen) längeren oder nur diejenigen der kürzeren Strecke abzugsfähig sind.

3. Der Pflichtige sieht einen Verstoß gegen den Grundsatz von Treu und Glauben im Verhalten der für ihn zuständigen Mitarbeiterin des Steueramts D im Einschätzungsverfahren. Diese habe ihm nach zwei längeren Telefongesprächen, in denen die Abzugsfähigkeit der Fahrkosten ausführlich besprochen wurde, zunächst versichert die von ihm deklarierten Fahrkosten würden alle im Toleranzbereich liegen. Kurz darauf habe sie ihn erneut angerufen, um ihm mitzuteilen, es würden doch nur die Kosten für die kürzere Strecke von D nach C gewährt, was sie sodann auch im Einschätzungs- bzw. Veranlagungsentscheid festgehalten habe. Inwiefern dieses Verhalten treuwidrig sein soll, ist nicht nachvollziehbar, sind doch die Mitarbeiter der Steuerbehörde im Einschätzungs- bzw. Veranlagungsverfahren verpflichtet, unklare Sachverhalte dahingehend zu untersuchen, dass sie die Steuerfaktoren gestützt darauf korrekt festsetzen können. Unter diesem Blickwinkel scheint weder problematisch, dass die Mitarbeiterin des Steueramts D den Pflichtigen wegen der Frage der Abzugsfähigkeit der Fahrkosten mehrmals angerufen, noch, dass sie ihre diesbezüglich zunächst kundgetane Meinung nach weiteren Abklärungen noch einmal geändert hat. Entscheidend ist aber vorliegend vor allem, dass der Pflichtige aus dem Verhalten der Mitarbeiterin des Steueramts – ob nun treuwidrig oder nicht – ohnehin nichts zu seinen Gunsten ableiten kann. Denn der von ihm angerufene Vertrauensschutz, der im Grundsatz von Treu und Glauben begründet ist und bisweilen bei Zusicherungen einer Behörde zum Tragen kommt, greift vorliegend schon allein deshalb nicht, weil der Pflichtige aufgrund der Zusicherung (falls man denn überhaupt von einer solchen sprechen kann) der Mitarbeiterin des Steueramts keine ihm nachteilige Disposition getroffen hat. Dies war ihm denn auch gar nicht möglich, da die besagte Mitarbeiterin ihre Aussage ja nach eigenen Angaben des Pflichtigen schon wenige Stunden später revidierte und ihm ihre definitive Beurteilung des Sachverhalts mitteilte. Mithin entbehren die diesbezüglichen Vorbringen des Pflichtigen jeglicher Grundlage und fehlt es von vornherein an einer grundlegenden Voraussetzung für die Berufung auf den Vertrauensschutz.

4.a) Nach alledem bleibt es dabei, dass der Pflichtige für die Zeit seiner Beschäftigung in F als Fahrkosten lediglich die Abonnementskosten der 2. Klasse des öffentlichen Verkehrs in der Höhe von Fr. 2'676.- zum Abzug bringen kann und sind die Einspracheentscheide des kantonalen Steueramts vom 4. August 2011 zu bestätigen.

b) Diese Erwägungen führen zur Abweisung von Beschwerde und Rekurs. Ausgangsgemäss sind die Verfahrenskosten dem Pflichtigen aufzuerlegen (Art. 144 Abs. 1 DBG und § 151 Abs. 1 StG) und steht diesem keine Parteienschädigung zu (Art. 144 Abs. 4 DBG i.V.m. Art. 64 Abs. 1 des Bundesgesetzes über das Verwaltungsverfahren vom 20. Dezember 1968; § 152 StG i. V. m. § 17 Abs. 2 des Verwaltungsrechtspflegegesetzes vom 24. Mai 1959/8. Juni 1997).

Demgemäss erkennt die Einzelrichterin:

1. Die Beschwerde wird abgewiesen.
2. Der Rekurs wird abgewiesen.

[...]