

mittel zu den Akten geben (bzw. bei sich selbst aufbewahren). Den Erlass einer gesonderten Feststellungsverfügung braucht es dafür nicht.

3.3.4.

Zusammenfassend ist damit festzuhalten: Das Fehlen einer gesetzlichen Regelung für den Erlass gesonderter Feststellungsverfügungen (1), das Interesse an einer Verfahrenseinheit beim Vollzug der Rechts der direkten Steuern des Bundes und jener des Kantons Aargau (2) sowie das Fehlen zwingender Gründe für eine liberalere Praxis beim Erlass von Feststellungsverfügungen als der vom Bundesgericht für die direkte Bundessteuer vorgegebenen (3) gebieten folgende Präzisierung der bisherigen Rechtsprechung des Verwaltungsgerichts mit Bezug auf die Zulässigkeit von Feststellungsverfügungen im Steuerrecht:

In Veranlagungen sind über die Festlegung der Steuerfaktoren hinausgehende rechtskraftfähige Feststellungen ausgeschlossen. Ebenso sind selbstständige Feststellungsverfügungen im Steuerrecht, abgesehen vom Fall der Feststellung der Steuerpflicht, grundsätzlich ausgeschlossen. Nur aus zwingenden praktischen Gründen kann in besonderen Einzelsituationen die Vorwegnahme eines Entscheids über eine Rechtsfrage geboten sein, obwohl es mangels Verwirklichung eines Steuertatbestands noch nicht zu einer Veranlagung kommt. Für solche Sonderfälle ist ausnahmsweise das Recht auf bzw. die Pflicht zum Erlass einer selbstständigen Feststellungsverfügung vorzubehalten (vgl. z.B. Urteil des Bundesgerichts vom 13. Juni 2008 [2A.116/2007]).

30 Abzugsfähige Fahrtkosten bei fixen und flexiblen Arbeitszeiten; Zumutbarkeit der Nutzung einer Park & Ride-Variante

- **Der zeitliche Mehraufwand ist für Tage mit fixen und flexiblen Arbeitszeiten separat zu berechnen (Erw. 4.4).**
- **Der zumutbare zeitliche Mehraufwand von 60 Minuten gilt auch für die Benützung einer Park & Ride-Variante (Erw. 4.4.2.).**

Urteil des Verwaltungsgerichts, 2. Kammer, vom 2. Dezember 2009, in Sachen K. (WBE.2009.265).

Aus den Erwägungen

4.

4.1

Nach der Rechtsprechung wird der bei der Benützung des öffentlichen Verkehrs im Vergleich zum Privatfahrzeug resultierende zeitliche Mehraufwand als zumutbar erachtet, wenn dieser weniger als eine Stunde pro Tag beträgt. Die genannte Zeitersparnis von einer Stunde stellt einen Richtwert dar, der nicht sklavisch zu befolgen ist. Massgebend sind die Umstände des Einzelfalls, insbesondere die Quantität (Fahrplandichte) und Qualität (direkte Verbindungen, S-Bahn oder Bummelzüge) des Angebots an öffentlichen Verkehrsmitteln, die Umsteigeverhältnisse und die Distanzen zu den Haltestellen. Lässt sich bei Benützung des Privatfahrzeugs mehr als eine Stunde pro Tag einsparen, so deutet dies indessen auf ungenügende öffentliche Verbindungen hin (vgl. AGVE 2005, S. 364 f.; AGVE 2008, S. 75 f.).

4.2.

Die Vorinstanz berechnete bei der "Park & Ride" - Variante für die Strecke von der Wohnadresse des Beschwerdeführers in Menziken zum Arbeitsplatz eine Fahrdauer von 99 Minuten (22 Minuten für den Weg mit dem Privatfahrzeug von der Wohnadresse des Beschwerdeführers in Menziken zum Bahnhof in Sursee, 8 Minuten für die Parkplatzsuche, die Bedienung der Parkuhr und den Fussweg zum Bahnsteig, 61 Minuten für die Zugfahrt von Sursee nach Ostermundigen und 8 Minuten für die Strecke vom Bahnhof Ostermundigen zum Arbeitsort in Bern an der O. strasse). Für die Berechnung der Wegstrecke von Sursee nach Ostermundigen berücksichtigte die Vorinstanz die schnellsten Zugverbindungen mit Abfahrt um 6:15 Uhr bzw. 7:15 Uhr (vgl. vorinstanzlicher Entscheid, Erw. 4.5.1.).

Für den Rückweg vom Arbeitsplatz des Beschwerdeführers bis zur Wohnsitzadresse ermittelte die Vorinstanz eine Reisezeit von 100 Minuten (8 Minuten Gehweg zum Bahnhof Ostermundigen, 3 Minuten Sicherheitszuschlag, 64 Minuten Zugfahrt von Ostermundigen nach Sursee, 3 Minuten Fussmarsch vom Bahnhof in Sursee bis zum Auto und 22 Minuten Autofahrt vom Bahnhof Sursee bis zur

Wohnsitzadresse in Menziken). Für die Berechnung der Wegstrecke von Ostermundigen nach Sursee stellte sie wiederum auf die schnellsten Zugverbindungen mit Abfahrt um 16:40 Uhr, 17:40 Uhr bzw. 18:40 Uhr ab (vgl. vorinstanzlicher Entscheid, Erw. 4.5.2.).

Insgesamt beträgt die errechnete tägliche Reisedauer 199 Minuten (99 Minuten plus 100 Minuten).

Für die Fahrdauer mit dem Privatfahrzeug von der Wohnsitzadresse des Beschwerdeführers zum Arbeitsort ging die Vorinstanz aufgrund ihrer Berechnung im "TwixRoute" ("schnellste Route") von 78 Minuten pro Weg bzw. 156 Minuten pro Tag aus.

Aus der Benützung des Privatautos für den Arbeitsweg schloss die Vorinstanz gegenüber der schnellsten Verbindung mit dem öffentlichen Verkehr bei der "Park & Ride" - Variante eine tägliche Zeitersparnis von 43 Minuten (199 Minuten minus 156 Minuten).

4.3.

Gegen die Berechnungen der Vorinstanz bringt der Beschwerdeführer im Wesentlichen vor, die Arbeitszeitregelung beim Helpdesk sei fix und nicht flexibel. Er führt aus, er müsse bereits um 7:00 Uhr am Arbeitsplatz sein, wenn er zum Frühdienst beim Helpdesk eingeteilt sei und könne daher nicht, wie von der Vorinstanz vorgeschlagen, den Zug in Sursee um 6:15 Uhr mit Ankunft in Ostermundigen um 7:16 Uhr nehmen. Als Beweis für den Arbeitsbeginn und das Arbeitsende beim Helpdesk-Dienst legte er eine schriftliche Bestätigung des Arbeitgebers ins Recht (Eingabe des Beschwerdeführers vom 3. August 2009).

4.4.

4.4.1.

Gemäss dem Personaleinsatzplan war der Beschwerdeführer im Jahr 2006 an 24 Tagen zum Helpdesk-Frühdienst (7:00 Uhr bis 12:30 Uhr) und an einem Tag zum Helpdesk-Spättdienst (12:30 Uhr bis 18:00 Uhr) eingeteilt. An den übrigen 195 Arbeitstagen war er hingegen nicht für den Helpdesk zuständig. Wie es sich mit der Zumutbarkeit der Nutzung der "Park & Ride" - Variante verhält, ist für die 195 Arbeitstage ohne Helpdesk-Dienst, die 24 Tage mit Helpdesk-Frühdienst und den einen Tag mit Helpdesk-Spättdienst separat zu prüfen.

4.4.2.

Für die 195 Tage ohne Helpdesk-Dienst macht der Beschwerdeführer nicht geltend, er sei an fixe Arbeitszeiten gebunden gewesen. Er konnte somit an diesen Tagen den Beginn und das Ende seiner Arbeit frei bestimmen und hätte auch die von der Vorinstanz bei ihrer Berechnung berücksichtigten Zugverbindungen wählen können (vgl. vorinstanzliches Urteil, Erw. 4.5.1. f.). Für die 195 Tage ist somit für die Berechnung des zeitlichen Mehraufwands auf die von der Vorinstanz gewählten Zugverbindungen abzustellen.

Das Verwaltungsgericht hat die Berechnungen der Vorinstanz auf ihre Richtigkeit überprüft und festgestellt, dass diese die Dauer der Autofahrten von Menziken nach Sursee sowie von Menziken nach Bern im "TwixRoute" nicht mit derselben Methode ermittelt hat. Während die Vorinstanz die Strecke zwischen Menziken und Sursee anhand der "kürzesten Route" berechnet hat, ging sie bei der Ermittlung der Reisezeit von Menziken nach Bern von der "schnellsten Route" aus. Um einen verlässlichen Vergleich zwischen der Reisedauer mit dem Privatfahrzeug und der "Park & Ride" - Variante zu erhalten, ist die Berechnung anhand derselben Methode vorzunehmen. Da davon ausgegangen werden kann, dass der Beschwerdeführer den schnellsten Weg wählen würde, ist die Fahrdauer anhand der "schnellsten Route" zu ermitteln. Der Weg zwischen Menziken und Sursee beansprucht demnach nicht 22 Minuten, sondern lediglich 20 Minuten. In Bezug auf die restlichen Berechnungen ist das Verwaltungsgericht zu den gleichen Ergebnissen wie die Vorinstanz gelangt. Damit ergibt sich neu eine Reisezeit von 195 Minuten (97 Minuten Hinfahrt und 98 Minuten Rückfahrt). Die Zeitersparnis pro Tag beim Gebrauch des privaten Fahrzeugs beträgt folglich 39 Minuten (195 Minuten minus 156 Minuten) und liegt deutlich unter der Schwelle von einer Stunde. Dem Beschwerdeführer war es somit objektiv betrachtet zuzumuten, an den 195 Arbeitstagen ohne Helpdesk-Dienst die "Park & Ride" - Variante zu nutzen.

4.4.3

Hinsichtlich der 24 Arbeitstage mit Helpdesk-Frühdienst ist dem Beschwerdeführer zuzustimmen, dass die von der Vorinstanz bei ihrer Kalkulation berücksichtigten Zugverbindungen (Abfahrt um

6:15 Uhr und 7:15 Uhr) erst nach 7:00 Uhr in Ostermundigen eintreffen. Für diese Arbeitstage konnte er somit die von der Vorinstanz verwendeten Zugverbindungen aufgrund der fixen Arbeitszeiten in der Tat nicht wählen. Wie die Vorinstanz jedoch korrekt aufgezeigt hat, fuhr gemäss dem Kursbuch der SBB im Jahr 2006 am Morgen noch ein früherer Zug (Abfahrt um 5:19 Uhr und Ankunft um 6:46 Uhr). Unter Berücksichtigung des Zeitaufwands von 8 Minuten für den Weg vom Bahnhof Ostermundigen zum Arbeitsort von 600 Metern wäre der Beschwerdeführer mit diesem Zug um 6:54 Uhr und damit rechtzeitig am Arbeitsplatz erschienen. Bei der Wahl dieser Verbindung beträgt die Fahrtdauer für den Weg von Menziken nach Ostermundigen 123 Minuten:

Autofahrt Wohnort Menziken - Bahnhof Sursee:	20 Min.
Parkplatzsuche, Bedienung der Parkuhr sowie Fussweg zum Bahnsteig:	8 Min.
Zugfahrt Sursee - Ostermundigen:	87 Min.
Fussweg Bahnhof Ostermundigen - Arbeitsplatz:	8 Min.
Dauer Hinfahrt	123 Min.

Für die Rückfahrt am Abend ergeben sich hingegen an diesen Tagen keine zeitlichen Einschränkungen aufgrund von fixen Arbeitszeiten. Daher ist auf die von der Vorinstanz vorgeschlagenen Zugverbindungen mit Abfahrt um 16:40 Uhr, 17:40 Uhr oder 18:40 Uhr abzustellen. Für die Rückfahrt ist somit ein Zeitaufwand von 98 Minuten einzukalkulieren.

Damit beträgt der gesamte Zeitbedarf für die Hin- und Rückfahrt zwischen Wohn- und Arbeitsort 221 Minuten (123 Minuten für die Hinfahrt und 98 Minuten für die Rückfahrt). Im Vergleich zum ausschliesslich mit dem Privatfahrzeug zurückgelegten Arbeitsweg ergibt sich bei der Nutzung der "Park & Ride" - Variante somit ein zeitlicher Mehraufwand von 65 Minuten (221 Minuten minus 156 Minuten). Dieser zeitliche Mehraufwand überschreitet den von der Rechtsprechung aufgestellten Richtwert von einer Stunde. Die Nut-

zung der "Park & Ride" - Variante war dem Beschwerdeführer somit während den 24 Tagen mit Helpdesk-Frühdienst nicht zumutbar. Für diese Tage ist der Beschwerdeführer zum Abzug der Kosten seines Privatfahrzeugs berechtigt.

4.4.4.

Am vom Beschwerdeführer nachgewiesenen einzigen Arbeitstag mit Helpdesk-Spättdienst-Einsatz bestanden erst am Nachmittag fixe Arbeitszeiten. Er hätte somit am Morgen eine der von der Vorinstanz in ihrer Berechnung berücksichtigten Zugverbindungen mit Abfahrt um 6:15 Uhr oder 7:15 Uhr nehmen können. Für die Hin- und Rückfahrt ergibt sich daher eine Reisezeit von 97 Minuten (siehe vorne Erw. 4.4.2).

Für die Rückfahrt standen dem Beschwerdeführer folgende Zugverbindungen offen:

Ostermundigen ab:	18:10 Uhr	18:40 Uhr
Sursee an:	19:31 Uhr	19:44 Uhr
Dauer	81 Min.	64 Min.
Umsteigen	2x	1x

Der Beschwerdeführer macht geltend, er wäre am Abend mit dem Zug um 18:10 Uhr gefahren. Folglich rechtfertigt es sich für die Berechnung auf diese Verbindung abzustellen. Da der Beschwerdeführer gemäss seinen Angaben beim Spättdienst den Helpdesk fix bis um 18:00 Uhr betreuen musste, standen ihm bei dieser Zugvariante für den Fussweg vom Arbeitsort bis zum Bahnhof in Ostermundigen inkl. Sicherheitszuschlag 10 Minuten zur Verfügung. Insgesamt ergibt sich bei dieser Zugvariante eine Rückfahrtdauer von 114 Minuten:

Fussweg Arbeitsplatz - Bahnhof Ostermundigen (inkl. Sicherheitszuschlag):	10 Min.
Zugfahrt Ostermundigen - Sursee:	81 Min.
Fussweg Bahnhof - Auto:	3 Min.
Autofahrt Bahnhof Sursee - Menziken:	20 Min.
Dauer Rückfahrt	114 Min.

Die Hin- und Rückreise zwischen Wohn- und Arbeitsort dauert demnach 211 Minuten (97 Minuten für die Hinfahrt und 114 Minuten für die Rückfahrt). Im Vergleich zur Fahrtdauer mit dem Privatfahrzeug ergibt sich bei der Nutzung der "Park & Ride" - Variante ein zeitlicher Mehraufwand von 55 Minuten (211 Minuten minus 156 Minuten). Die Zeitersparnis liegt folglich innerhalb des von der Rechtsprechung gesetzten Rahmens von einer Stunde. Im Bereich von einer Stunde Zeitersparnis hängt die Beurteilung der Zumutbarkeit von der Würdigung aller Umstände ab. Bei der Zugverbindung mit Abfahrt um 18:10 Uhr hätte der Beschwerdeführer keine Wartezeiten gehabt. Das Angebot an öffentlichen Verkehrsmitteln kann deshalb als gut eingestuft werden. Ausserdem liegen die mit dieser Zugverbindung zusammenhängenden zwei Umsteigevorgänge im Rahmen des Zumutbaren. Dem Beschwerdeführer wäre an dem einen Tag mit Helpdesk-Spättdienst die "Park & Ride" - Variante somit zumutbar gewesen.

5.

Dies führt zu folgender Berechnung der zum Abzug zugelassenen Fahrkosten:

Für 24 Arbeitstage ist für die Strecke zwischen dem Wohn- und Arbeitsort (99.2 Kilometer) ein Abzug für die Kosten des Privatfahrzeugs zu gewähren. Für die restlichen 196 Arbeitstage sind die Kosten für das Privatfahrzeug für den Weg von der Wohnadresse in Menziken bis zum Bahnhof Sursee (15.7 Kilometer) und die Parkplatzgebühren in Sursee von Fr. 5.-- zu berücksichtigen. Das Generalabonnement der SBB für die 2. Klasse kostete im Jahr 2006 Fr. 2'990.--. Insgesamt ergeben sich dadurch folgende abzugsfähige Berufsauslagen (Pauschalansätze pro Kilometer gemäss §§ 12 f. StGV i.V.m. Art. 3 Berufskostenverordnung und Anhang in der Fassung vom 23. September 2005 [AS 2005 S. 4815 f.]):

Privatfahrzeug Menziken - Bern:

24 Tage x 2 x 99.2 Kilometer à Fr. 0.65	Fr.	3'095
---	-----	-------

Privatfahrzeug Menziken - Bahnhof Sursee

196 Tage x 2 x 15.7 Kilometer à Fr. 0.65	Fr.	4'000
--	-----	-------

Parkplatz Sursee:

196 Tage à Fr. 5.00

Fr.	980
-----	-----

Kosten GA 2. Klasse:

Fr.	2'990
-----	-------

Total abzugsberechtigte Fahrkosten

Fr.	11'065
-----	--------

Dem Beschwerdeführer ist somit für die Fahrkosten ein Abzug von Fr. 11'065.-- zu gewähren. Gegenüber dem Entscheid des Steuerrekursgerichts reduziert sich das von der Vorinstanz abgerundete steuerbare Einkommen von Fr. 99'000.-- um Fr. 3'298.-- (Fr. 11'065.-- ./ von der Vorinstanz gewährte Kosten für das "Park & Ride" von Fr. 7'767.--) auf Fr. 95'702.--.

IV. Bau-, Raumplanungs- und Umweltschutzrecht

31 Gestaffelte und terrassierte Bauweise

- **Begriffe der Staffelung und der Terrassierung im Sinne von § 12 Abs. 3 Satz 2 ABauV. Anwendungsfall einer gestaffelten Baute.**

Urteil des Verwaltungsgerichts, 3. Kammer, vom 2. März 2009 in Sachen G. gegen das Departement Bau, Verkehr und Umwelt (WBE.2008.161).

Aus den Erwägungen

2.2.

2.2.1.

Allseits unbestritten ist, dass sich das geplante Gebäude in einer Hanglage (vgl. § 12a ABauV) befindet. Am Hang werden Gebäudehöhe, Firsthöhe und Geschosshöhe talseitig gemessen (§ 12 Abs. 3 Satz 1 ABauV). Bei gestaffelten und terrassierten Bauten werden sie für jeden Gebäudeteil einzeln gemessen (§ 12 Abs. 3 Satz 2 ABauV). Mit dieser Sonderregelung wird bezweckt, Treppenüberbauungen an Hanglagen zu ermöglichen. Andernfalls würden nämlich die Höhenvorschriften der Nutzungsordnung regelmässig bei Weitem überschritten. Rechtfertigen lässt sich dabei die auf den einzelnen Gebäudeteil bezogene Betrachtungsweise deshalb, weil der Eindruck einer einheitlichen Gebäudefront bei derartigen Treppenüberbauungen wegen der Versetzung der einzelnen Gebäudestufen und deren Anlehnung an den Hangverlauf massgeblich abgeschwächt wird; dies ist denn auch der Grund, weshalb die Praxis die Voraussetzung geschaffen hat, dass die Terrassenfläche ein bestimmtes Verhältnis zur Wohnfläche nicht unterschreiten darf (siehe nachfolgend Erw. 2.2.2.). § 12 Abs. 3 Satz 2 ABauV ist also auf eine ganz bestimmte Art von Bauten, nämlich eben Treppenbauten an Hanglagen, bei denen die versetzte Anordnung der einzelnen Gebäudestufen auf