

La responsabilité de l'art. 58 al. 1 LCR présuppose que le dommage ait été causé « par l'utilisation d'un véhicule à moteur ». **La limite entre l'utilisation et la non-utilisation d'un véhicule à moteur doit être décidée en fonction des circonstances concrètes.**

Dans le cas d'espèce, une camionnette de livraison, dont le catalyseur avait chauffé en raison du trajet, a été garée dans une aire de battage, ce qui a provoqué un incendie. **La chaleur émanait certes d'un véhicule à moteur, mais cela ne suffit pas à transformer le risque d'incendie habituel en un risque d'exploitation particulier au sens de l'art. 58 al. 1 LCR.** Ce qui est déterminant pour le risque d'exploitation n'est pas le fait que le véhicule à moteur soit une machine ou qu'il dispose d'un moteur, mais avant tout le fait que le véhicule puisse se déplacer à une vitesse importante et provoquer ainsi des dommages importants.

Le présent incendie n'a aucun rapport avec ce risque. A l'exception du fait que le catalyseur a chauffé pendant le trajet, il n'y a aucun lien entre l'incendie et le déplacement de la camionnette. Il ne s'agit donc pas d'un risque propre à l'utilisation d'un véhicule mais d'un risque ordinaire qui peut survenir lors du stockage inapproprié d'objets chauds.

L'incendie était donc certes une conséquence au sens large de l'utilisation du véhicule à moteur, **mais l'utilisation ou le déplacement du véhicule joue en l'espèce un rôle si insignifiant que l'incendie n'est pas couvert par le but de l'art. 58 al. 1 LCR.**

Auteur : Muriel Vautier, avocate à Lausanne

Beschwerde gegen das Urteil des Kantonsgerichts Schwyz, 1. Zivilkammer, vom 30. Mai 2022 (ZK1 2021 31).

Sachverhalt:

A.

A. (Kläger, Beschwerdeführer) bewirtschaftet einen Hof in U., Schwyz. Am 29. Oktober 2016 liess er durch C. (Fahrzeughalter) eine Auftragsarbeit ausführen. Dieser fuhr zweimal mit seinem Lieferwagen von V. zum Betrieb des Klägers. Zum Umladen von Bauholz auf einen landwirtschaftlichen Transporter stellte er seinen Lieferwagen jeweils in der Tenne des Klägers ab. Nach erfolgtem Umladen des Bauholzes wurde der Lieferwagen in der Tenne stehen gelassen. Kurze Zeit darauf brach im Stallgebäude des Klägers ein Glimmbrand aus, wodurch ein erheblicher Schaden verursacht wurde. Gemäss den vorinstanzlichen Feststellungen führte der erhitzte Katalysator des Lieferwagens zur Entzündung des in der Tenne vorhandenen brennbaren Materials und verursachte den Brand. Der Lieferwagen war bei der B. AG (Beklagte, Beschwerdegegnerin) obligatorisch haftpflichtversichert.

B.

Am 2. September 2019 reichte der Kläger beim Bezirksgericht March Klage ein und beantragte, die Beklagte sei zur Zahlung eines Schadenersatzes von Fr. 30'000.-- zuzüglich Zins unter Nachklagevorbehalt zu verpflichten. Die Beklagte beantragte die Abweisung der Klage, soweit darauf einzutreten sei.

B.a. Mit Urteil vom 27. April 2021 verpflichtete der Einzelrichter des Bezirksgerichts die Beklagte zur Zahlung von Fr. 30'000.-- zuzüglich Zins an den Kläger und nahm vom Klagevorbehalt Kenntnis.

Der Einzelrichter erwog, der Vollbrand des Stallgebäudes sei durch den Betrieb des Lieferwagens verursacht worden. Massgeblich sei, ob das schädigende Ereignis, in seiner Gesamtheit betrachtet, als adäquate Folge der Gefahr erscheine, die sich aus dem Gebrauch der maschinellen Einrichtungen des Motorfahrzeugs ergebe. Dies sei vorliegend der Fall. Der Motor bzw. der Katalysator habe sich als maschinelle Einrichtung aufgrund der Fortbewegung stark erhitzt und sei nur deshalb in der Lage gewesen, aufgrund des brennbaren Materials auf dem Tennboden einen Glimmbrand auszulösen. Gemäss der allgemeinen Lebenserfahrung, wonach ein Motor bzw. Katalysator unmittelbar beim Ausschalten am heissesten sei und mit fortschreitender Zeitdauer abkühle, sei anzunehmen, dass die Wirkung auf das am Tennboden liegende brennbare Material rasch nach dem Ausschalten des Motors begonnen habe und deshalb auch als Nachwirkung der Fahrt betrachtet werden könne.

B.b. Das Kantonsgericht Schwyz hiess die von der Beklagten gegen dieses Urteil erhobene Berufung mit Urteil vom 30. Mai 2022 gut, soweit es darauf eintrat, und wies die Klage ab.

Das Kantonsgericht verneinte eine Betriebsgefahr. Es erwog, der Brand sei in tatsächlicher Hinsicht keinem technischen Betriebsvorgang des Motorfahrzeugs mehr zuzuschreiben, weil kein zur Fortbewegung dienendes Maschinenteil mehr in Gebrauch gewesen sei. Der Brand sei weder auf die Fortbewegung des Motorfahrzeugs noch auf Gefahren zurückzuführen, die aus den hierzu verwendeten physikalischen Kräften entstanden seien. Zwar habe sich der Katalysator anlässlich der Fortbewegung des Lieferwagens erhitzt. Die zur Fortbewegung nicht erforderliche Hitze des Katalysators sei jedoch nicht eine dem Betrieb eigene Gefahr.

C.

Der Beschwerdeführer beantragt mit Beschwerde in Zivilsachen dem Bundesgericht im Wesentlichen, den Entscheid des Kantonsgerichts aufzuheben und die Beschwerdegegnerin (unter Nachklagevorbehalt) zur Zahlung von Fr. 30'000.-- zuzüglich Zins zu verpflichten.

Die Beschwerdegegnerin beantragt die Abweisung der Beschwerde. Die Parteien haben unaufgefordert repliziert und dupliziert.

Die Vorinstanz hat auf eine Vernehmlassung verzichtet.

Erwägungen:

1.

Die Sachurteilsvoraussetzungen sind erfüllt und geben zu keinen Bemerkungen Anlass. Unter Vorbehalt einer rechtsgenügenden Begründung (Art. 42 Abs. 2 und Art. 106 Abs. 2 BGG) ist daher auf die Beschwerde einzutreten.

2.

2.1. Das Bundesgericht wendet das Recht von Amtes wegen an (Art. 106 Abs. 1 BGG). Es prüft aber unter Berücksichtigung der allgemeinen Begründungsanforderungen (Art. 42 Abs. 1 und 2 BGG) grundsätzlich nur die geltend gemachten Rügen, sofern die rechtlichen Mängel nicht geradezu offensichtlich sind. Es ist nicht gehalten, wie eine erstinstanzliche Behörde alle sich stellenden rechtlichen Fragen zu untersuchen, wenn diese vor Bundesgericht nicht mehr vorgetragen werden (BGE 140 III 86 E. 2; 115 E. 2).

Die Beschwerde ist hinreichend zu begründen, andernfalls wird darauf nicht eingetreten. Unerlässlich ist im Hinblick auf Art. 42 Abs. 2 BGG, dass die Beschwerde auf die Begründung des angefochtenen Entscheids eingeht und im Einzelnen aufzeigt, worin eine Verletzung von Bundesrecht liegt. Die beschwerdeführende Partei soll in der Beschwerdeschrift nicht bloss die Rechtsstandpunkte, die sie im kantonalen Verfahren eingenommen hat, erneut bekräftigen, sondern mit ihrer Kritik an den als rechtsfehlerhaft erachteten Erwägungen der Vorinstanz ansetzen (BGE 140 III 86 E. 2; 134 II 244 E. 2.1).

2.2. Das Bundesgericht legt seinem Urteil den Sachverhalt zugrunde, den die Vorinstanz festgestellt hat (Art. 105 Abs. 1 BGG). Dazu gehören sowohl die Feststellungen über den streitgegenständlichen Lebenssachverhalt als auch jene über den Ablauf des vor- und erstinstanzlichen Verfahrens, also die Feststellungen über den Prozesssachverhalt (BGE 140 III 16 E. 1.3.1 mit Hinweisen). Es kann die Sachverhaltsfeststellung der Vorinstanz nur berichtigen oder ergänzen, wenn sie offensichtlich unrichtig ist oder auf einer Rechtsverletzung im Sinne von Art. 95 BGG beruht (Art. 105 Abs. 2 BGG). "Offensichtlich unrichtig" bedeutet dabei "willkürlich" (BGE 140 III 115 E. 2; 264 E. 2.3). Überdies muss die Behebung des Mangels für den Ausgang des Verfahrens entscheidend sein können (Art. 97 Abs. 1 BGG).

Für eine Kritik am festgestellten Sachverhalt gilt das strenge Rügeprinzip von Art. 106 Abs. 2 BGG (BGE 140 III 264 E. 2.3 mit Hinweisen). Die Partei, welche die Sachverhaltsfeststellung der Vorinstanz anfechten will, muss klar und substantiiert aufzeigen, inwiefern die genannten Voraussetzungen erfüllt sein sollen (BGE 140 III 16 E. 1.3.1 mit Hinweisen). Wenn sie den Sachverhalt ergänzen will, hat sie zudem mit präzisen Aktenhinweisen darzulegen, dass sie entsprechende rechtsrelevante Tatsachen und taugliche Beweismittel bereits bei den Vorinstanzen prozesskonform eingebracht hat (BGE 140 III 86 E. 2). Genügt die Kritik diesen Anforderungen nicht, können Vorbringen mit Bezug auf einen Sachverhalt, der vom angefochtenen Entscheid abweicht, nicht berücksichtigt werden (BGE 140 III 16 E. 1.3.1.).

2.3. Zu beachten ist, dass das Bundesgericht in die Beweiswürdigung des Sachgerichts nur eingreift, wenn dieses willkürlich ist. Willkür (Art. 9 BV) liegt nach der Rechtsprechung nicht schon dann vor, wenn eine andere Lösung ebenfalls vertretbar oder gar vorzuziehen wäre, sondern nur, wenn der angefochtene Entscheid offensichtlich unhaltbar ist, in klarem Widerspruch zur tatsächlichen Situation steht, eine Norm oder einen unumstrittenen Rechtsgrundsatz krass verletzt oder in stossender Weise dem Gerechtigkeitsgedanken zuwiderläuft (BGE 144 II 281 E. 3.6.2; 141 III 564 E. 4.1; 140 III 16 E. 2.1; je mit Hinweisen). Das Bundesgericht hebt einen Entscheid zudem nur auf, wenn er nicht bloss in der Begründung, sondern auch im Ergebnis willkürlich ist (BGE 141 III 564 E. 4.1; 140 III 16 E. 2.12; 167 E. 2.1; 139 III 334 E. 3.2.5; je mit Hinweisen).

2.4. Die Begründung hat in der Beschwerdeschrift selbst zu erfolgen. Die beschwerdeführende Partei darf eine allfällige Replik nicht dazu verwenden, ihre Beschwerde zu ergänzen oder zu verbessern. Zulässig sind nur Vorbringen, zu denen erst die Ausführungen in der Vernehmlassung eines anderen Verfahrensbeteiligten Anlass geben (vgl. BGE 135 I 19 E. 2.2; 132 I 42 E. 3.3.4).

3.

Umstritten ist die Betriebsgefahr gemäss Art. 58 Abs. 1 SVG. Die Bestimmung sieht eine Kausalhaftung des Fahrzeughalters vor, wenn durch den Betrieb eines Motorfahrzeugs ein Mensch getötet bzw. verletzt oder ein Sachschaden verursacht wurde.

3.1. Die Vorinstanz hielt fest, der Brand sei in tatsächlicher Hinsicht keinem technischen Betriebsvorgang des Motorfahrzeugs mehr zuzuschreiben, weil kein zur Fortbewegung dienendes Maschinenteil mehr in Gebrauch gewesen sei. Der Brand sei weder auf die Fortbewegung des Motorfahrzeugs noch auf Gefahren zurückzuführen, die aus den hierzu verwendeten physikalischen Kräften (Masse und Geschwindigkeit) entstanden seien. Der Katalysator sei zwar anlässlich des Betriebs erhitzt worden, die zur Fortbewegung nicht erforderliche Hitze des Katalysators sei jedoch keine dem Betrieb eigene Gefahr. Es genüge nicht, dass die Schadensursache anlässlich des Betriebs eines Motorfahrzeugs gesetzt worden sei, sondern sie müsse auf die diesem Betrieb eigene besondere Gefahr zurückgehen. Der nur anlässlich des Betriebs des Lieferwagens erhitzte Katalysator sei kein erforderliches Maschinenteil, welches die für die Fortbewegung erforderliche Energie generiere. Schliesslich habe der in der Tenne abgestellte Lieferwagen wie jeder erhitzte Gegenstand ohne motorischen Betriebsvorgang Wärme abgestrahlt.

3.2. Der Beschwerdeführer beanstandet, die Vorinstanz habe Art. 58 Abs. 1 SVG falsch angewandt, indem sie die Betriebsgefahr verneint habe. Die Vorinstanz schliesse eine Rechtsgutverletzung aufgrund untauglicher Kriterien aus.

Im Einzelnen macht er geltend, es sei nicht erforderlich, dass der Katalysator die Energie für die Fortbewegung generiere, um rechtlich als Teil des Betriebsvorgangs zu gelten. So treffe der Umstand, dass die Energie für die Fortbewegung nicht damit erzeugt werde, ebenso auf andere Teile der maschinellen Einrichtung zu. Ebenso wenig müsse sich nach dem maschinentechnischen Begriff die Geschwindigkeit oder die Fahrweise des Motorfahrzeugs auf die Gefahr auswirken. Vielmehr erscheine der Glimmbrand, in seiner Gesamtheit betrachtet, als adäquate Folge der Gefahr, die durch den Gebrauch der maschinellen Einrichtungen des Motorfahrzeugs geschaffen werde. Die entstandene Hitze sei Folge der Fahrt von V. nach U. gewesen und damit eine dem Betrieb eigene Gefahr. Die Vorinstanz verkenne, dass bei einem Verbrennungsmotor neben den für die Fortbewegung notwendigen physikalischen Kräften der Masse und der Geschwindigkeit auch die Hitze für die Fortbewegung erforderlich sei.

3.3. Die Kausalhaftung von Art. 58 Abs. 1 SVG setzt voraus, dass der Schaden "durch den Betrieb eines Motorfahrzeugs" verursacht worden ist. Dieses Erfordernis ist nicht in einem verkehrstechnischen Sinne zu verstehen. Es heisst insbesondere nicht, dass ein auf öffentlicher Strasse verkehrendes Motorfahrzeug solange "in Betrieb" ist, als es sich auf einer solchen Strasse befindet. Auszugehen ist vielmehr vom maschinentechnischen Betriebsbegriff (BGE 114 II 376 E. 1b). Das besondere Erfordernis der Kausalhaftung ist deshalb nur als erfüllt anzusehen, wenn der Unfall in seiner Gesamtheit betrachtet mit der besonderen Gefahr, die durch den Gebrauch der maschinellen Einrichtungen des Motorfahrzeugs geschaffen wird, zusammenhängt (BGE 133 III 675 E. 3.4; 107 II 269 E. 1a; 97 II 161 E. 3a). Trifft dies zu, kommt es nicht darauf an, ob sich das Motorfahrzeug zum Zeitpunkt des Unfalls in Bewegung befand oder stillstand und ob seine maschinellen Einrichtungen ordnungsgemäss funktionierten oder nicht (BGE 114 II 376 E. 1b). Entscheidend ist daher die vom Gesetz als gefährlich vorausgesetzte Eigenart des Motorfahrzeugs, das latente Schädigungspotenzial, das im Fahrzeug zu erblicken ist, wenn dieses sich mit selbstständig entwickelten und umgesetzten Kräften fortbewegt (BGE 114 III 376 E. 1d).

3.4. Zu prüfen ist daher, ob der Brand als Verwirklichung der betriebseigenen Gefahr des Lieferwagens zu qualifizieren ist.

3.4.1. Dem Beschwerdeführer ist insofern Recht zu geben, als allein der Umstand, dass sich die Fahrweise oder die Geschwindigkeit nicht auf den Brand auswirkten oder dass der Katalysator keine

für die Fortbewegung erforderliche Energie generiert, nicht zur Ablehnung der Betriebsgefahr führt. Entsprechend ist auch auf die vom Beschwerdeführer gerügten vorinstanzlichen Feststellungen zur Funktion und Bedeutung des Katalysators nicht näher einzugehen.

Massgebend ist vielmehr, ob der Brand in seiner Gesamtheit betrachtet mit der besonderen Gefahr zusammenhängt, die durch den Gebrauch der maschinellen Einrichtungen des Motorfahrzeugs geschaffen wird (BGE 133 III 675 E. 3.4; 107 II 269 E. 1a; 88 II 458 E. 1). Die genaue Grenze zwischen dem Betrieb eines Motorfahrzeugs und dessen Nichtbetrieb lässt sich daher nicht rein aufgrund technischer Kriterien und schon gar nicht abstrakt beantworten, sondern muss jeweils wertend anhand der konkreten Umstände des Einzelfalls entschieden werden (THOMAS PROBST, in: Basler Kommentar, Strassenverkehrsgesetz, 2014, N. 156 zu Art. 58 SVG; vgl. auch OFTINGER / STARK, Schweizerisches Haftpflichtrecht, Bd. II/2, 4. Aufl. 1989, S. 158). Richtschnur bildet dabei der Zweck bzw. die rechtspolitische Grundlage der Bestimmung (BGE 114 II 376 E. 1d; OFTINGER / STARK, a.a.O., S. 149; FRANZ WERRO, La responsabilité civile, 3. Aufl. 2017, S. 274; CHRISTOPH MÜLLER, La responsabilité civile extracontractuelle, 2013, S. 171; vgl. auch BGE 72 II 217 E. 2).

3.4.2. Vorliegend wurde ein Lieferwagen, dessen Katalysator aufgrund der Fahrt erhitzt war, in einer Tenne abgestellt, wodurch gemäss den vorinstanzlichen Feststellungen zunächst ein Glimmbrand und anschliessend ein Vollbrand entstand. In diesem Zusammenhang überzeugt die Argumentation der Vorinstanz, das Motorfahrzeug habe im vorliegenden Fall wie jeder erhitzte Gegenstand ohne motorischen Betriebsvorgang Wärme abgestrahlt. Demgegenüber vermag der Beschwerdeführer in seinen Ausführungen nicht hinreichend aufzuzeigen, inwiefern die Hitze des Katalysators im konkreten Fall als betriebseigene Gefahr hätte anerkannt werden sollen. So begnügt er sich im Wesentlichen mit der Behauptung, der Katalysator sei einem Motorfahrzeug mit Verbrennungsmotor eigen und die Hitze sei eine (allgemeine) Voraussetzung für die Fortbewegung des Motorfahrzeugs. Allerdings ist nicht ausschlaggebend, ob die Hitze eines Katalysators, abstrakt gesehen, allenfalls eine betriebseigene Gefahr darstellen kann, sondern vielmehr, ob unter den konkreten Umständen des Einzelfalls der Brand mit der besonderen Gefahr zusammenhängt, die durch den Gebrauch der maschinellen Einrichtungen des Motorfahrzeugs geschaffen wird (vgl. hiervor E. 3.4.1).

3.4.3. Der Katalysator war zwar aufgrund der vorangehenden Fahrt erhitzt und war für den Brand auch ursächlich, aber die Brandgefahr war nicht dem Betrieb eines Motorfahrzeugs eigen. Vielmehr weist jeder erhitzte Gegenstand, der an einer leicht entflammaren Stelle aufbewahrt wird, eine ähnliche Brandgefahr auf. Es verwirklichte sich daher eine gewöhnliche Gefahr, die im Zusammenhang mit Gegenständen auftreten kann, die an einem dafür weder vorgesehenen noch geeigneten Ort gelagert werden. So wäre es vermutlich auch zu einem Brand gekommen, wenn ein noch heisser nicht motorisierter Gegenstand in der Tenne gelagert worden wäre (wie z.B. ein heisses Bügeleisen). Ein anderes - für die Landwirtschaft typischeres - Beispiel kann in der Heuselbstentzündung erkannt werden, welche auftritt, wenn noch zu feuchtes Heu in der Tenne gelagert wird. Der in der Tenne abgestellte Lieferwagen strahlte daher keine dem Betrieb des Motorfahrzeugs besondere Gefahr aus, und zwar unabhängig davon, ob die Hitzeeinwirkung bereits bei der Einfahrt oder erst nach Abstellen des Motors begann. Entsprechend ist auch nicht auf die Rügen des Beschwerdeführers im Zusammenhang mit dem Bericht des Forensischen Instituts Zürich näher einzugehen. Die Hitze ging zwar von einem Motorfahrzeug aus, dies vermag jedoch für sich alleine nicht die gewöhnliche Brandgefahr in eine besondere Betriebsgefahr umzuwandeln. Ansonsten würde grundsätzlich bereits der alleinige Umstand, dass es sich beim brandverursachenden Gegenstand zufälligerweise um ein Motorfahrzeug und nicht um einen unmotorisierten Gegenstand handelt, eine Kausalhaftung auslösen. Eine solch weitgehende Kausalhaftung wäre jedoch - wie nachfolgend dargelegt wird (vgl. hiernach E. 3.4.4) - nicht mit dem Zweck von Art. 58 Abs. 1 SVG vereinbar.

3.4.4. Es waren gerade die besonderen Risiken des Motorfahrzeugs, welche den Gesetzgeber dazu veranlassten, mit der Kausalhaftung eine für den Fahrzeughalter strengere Haftung einzuführen. So birgt der Verkehr mit Motorfahrzeugen besondere Gefahren, die vor allem auf den schnellen Eigenantrieb des Motorfahrzeugs und die daraus resultierenden Phänomene zurückzuführen sind. Hierzu zählen unter anderem Schwierigkeiten beim Anhalten und Ausweichen von Hindernissen, mangelnde Stabilität, Lärm oder Vibrationen (BGE 81 II 554 E. 2). Aufgrund dieser mit dem Motorfahrzeugbetrieb verbundenen Gefahr vieler und zum Teil auch sehr schwerer Unfälle schafft der Betrieb eines Motorfahrzeugs eine Gefahr, die nach dem Gefahrensatz zu Schutzmassnahmen verpflichtet. Entsprechend würde bereits die Inbetriebnahme eines Motorfahrzeugs an sich ein Verschulden darstellen, wenn sie nicht aufgrund des öffentlichen Interesses am Motorfahrzeugverkehr entschuldigt würde. Die eingeführte Kausalhaftung dient dabei dem Ausgleich dieser Gefährdung, welche mit der Zulassung des Motorfahrzeugverkehrs geschaffen wurde (OFTINGER / STARK, a.a.O., S. 149).

Der Begriff des Betriebs ist daher dergestalt auszulegen, dass darin die aus öffentlichem Interesse von der Rechtsordnung entschuldigte Schaffung einer Gefahr enthalten ist (OFTINGER / STARK, a.a.O., S. 149). Mithin wird der Begriff des Betriebes und damit einhergehend die Kausalhaftung auch durch dieses öffentliche Interesse begrenzt. Dabei besteht durchaus ein öffentliches Interesse daran, dass das Motorfahrzeug sich fortbewegen, am Verkehrsbetrieb teilnehmen oder an einem dafür vorgesehenen und geeigneten Ort abgestellt werden kann. Die mit diesem öffentlichen Interesse einhergehende Gefahr schwerer Unfälle unter anderem aufgrund der Geschwindigkeit und der Masse des Motorfahrzeugs werden von der Kausalhaftung erfasst. Kein öffentliches Interesse ist hingegen darin zu erkennen, dass ein Motorfahrzeug in einem noch erhitzten Zustand an einem leicht entflammaren und daher nicht zu diesem Zweck vorgesehenen oder geeigneten Ort abgestellt werden kann. Die damit verbundene Brandgefahr kann nicht mit der Zulassung des Motorfahrzeugverkehrs durch den Gesetzgeber entschuldigt werden. Sie unterliegt entsprechend auch nicht der Kausalhaftung von Art. 58 Abs. 1 SVG.

3.4.5. Im Übrigen ist zu berücksichtigen, dass die rechtspolitische Begründung der Kausalhaftung in erster Linie in der Fortbewegung des Motorfahrzeugs erkannt wird (BGE 81 II 554 E. 2; 72 II 217 E. 2; OFTINGER / STARK, a.a.O., S. 157 f.; vgl. auch MÜLLER, a.a.O., S. 171). Entsprechend wird auch bei Motorfahrzeugen, die länger als zehn Minuten still stehen bzw. parkiert sind, grundsätzlich angenommen, dass sie nicht mehr in Betrieb sind (BGE 102 II 281 E. 2).

Die Betriebsgefahr des Motorfahrzeugs besteht mithin darin, dass das Fahrzeug durch die Möglichkeit rascher, selbstständiger Fortbewegung seines beträchtlichen Eigengewichts mit Hilfe motorischer Kräfte eine Gefährdung sowohl der übrigen Strassenbenützer wie auch seiner Insassen mit sich bringt (BGE 85 II 516 E. 3a). Diese Gefahren bedingen zumeist auch eine erhöhte besondere Aufmerksamkeit des Fahrzeughalters sowie der übrigen Verkehrsteilnehmer, damit Unfälle vermieden werden können. So wächst mit zunehmender Geschwindigkeit die Beeinträchtigung der Fähigkeit, rasch die Richtung zu ändern, um etwa einem anderen Verkehrsteilnehmer auszuweichen oder die Fahrt ganz zu stoppen. Sobald das Auto in Fahrt ist, birgt allein schon der enge Kontakt mit anderen Strassenbenützern viele Gefahren (WALTER FELLMANN, Schweizerisches Haftpflichtrecht, Bd. II, 2013, S. 115). Entscheidend für die Betriebsgefahr ist daher nicht der Umstand, dass das Motorfahrzeug eine Maschine ist, sondern dass es einen sich mittels Maschinenkraft fortbewegenden Gegenstand darstellt. Was das Motorfahrzeug daher in erster Linie gefährlich macht, ist nicht das Vorhandensein eines Motors, sondern vor allem die Tatsache, dass das Fahrzeug mit erheblicher oder grosser Geschwindigkeit sich fortbewegen kann, zahlreiche Möglichkeiten eines Zusammenstosses heraufbeschwört und bei Unfällen infolge seiner Wucht verhältnismässig schwere Schäden bewirkt (OFTINGER / STARK, a.a.O., S. 157).

Der vorliegende Brand weist zu diesen Gefahren keinen Bezug auf. Mit Ausnahme des Umstandes, dass sich der Katalysator anlässlich der Fahrt erhitzte, besteht kein Zusammenhang mit der Fortbewegung des Lieferwagens. Das Motorfahrzeug war vielmehr in der Tenne parkiert. Die Brandgefahr erforderte daher zu ihrer Abwendung auch keine besonders erhöhte Aufmerksamkeit, dies gerade im Unterschied zu den üblichen Gefahren des ordentlichen Motorfahrzeugbetriebs. So hätte die Brandgefahr abgewendet werden können, wenn der Lieferwagen auf einem ordentlichen Parkplatz abgestellt worden wäre. Mithin hätte die vorliegende Gefahr bereits unter Aufbringung der üblichen Sorgfalt, die bei der Lagerung von heissen Gegenständen zu beachten ist, vermieden werden können. Insgesamt manifestierte sich daher keine dem Betrieb eigene Gefahr, sondern eine gewöhnliche Gefahr, welche sich bei der unsachgemässen Lagerung von heissen Gegenständen ergeben kann. Der Brand war daher zwar im weiteren Sinne eine Folge des Betriebs des Motorfahrzeugs, allerdings spielt der Betrieb bzw. die Fortbewegung hier eine derart unbedeutende Rolle, dass der Brand vom Zweck des Art. 58 Abs. 1 SVG nicht mehr gedeckt ist.

Anders zu entscheiden, würde dazu führen, dass grundsätzlich jedes Mal die Kausalhaftung eintritt, wenn das [fahrende] Motorfahrzeug in irgend einer Weise Ursache des Schadens ist, was mit Art. 58 Abs. 1 SVG nicht beabsichtigt wurde (THOMAS MAURER, Drittverschulden und Drittverursachung im Haftpflichtrecht, 1974, S. 92). Vielmehr war es ausschliesslich die spezifische Gefahr, die vom Betrieb eines Motorfahrzeugs ausgeht, die den Gesetzgeber dazu veranlasste, eine strengere Kausalhaftung vorzusehen (BGE 72 II 217 E. 2). Eine solche spezifische Gefahr liegt hier nicht vor. Der Brand hängt daher, in seiner Gesamtheit betrachtet, nicht mit der besonderen Gefahr zusammen, die durch den Gebrauch der maschinellen Einrichtungen des Motorfahrzeugs geschaffen wird.

3.4.6. Zusammenfassend hat die Vorinstanz den Rechtsbegriff des Betriebs eines Motorfahrzeugs gemäss Art. 58 Abs. 1 SVG nicht verkannt, indem sie im vorliegenden Fall eine Betriebsgefahr verneinte. Damit muss nicht auf die Rügen des Beschwerdeführers zur adäquaten Kausalität eingegangen werden.

4.

Nach dem Gesagten ist die Beschwerde abzuweisen, soweit auf sie eingetreten werden kann. Bei diesem Ausgang des Verfahrens wird der Beschwerdeführer kosten- und entschädigungspflichtig (Art. 66 Abs. 1 und Art. 68 Abs. 1 und 2 BGG).

Demnach erkennt das Bundesgericht:

1.

Die Beschwerde wird abgewiesen, soweit darauf einzutreten ist.

2.

Die Gerichtskosten von Fr. 2'000.-- werden dem Beschwerdeführer auferlegt.

3.

Der Beschwerdeführer hat die Beschwerdegegnerin für das bundesgerichtliche Verfahren mit Fr. 2'500.-- zu entschädigen.

4.

Dieses Urteil wird den Parteien und dem Kantonsgericht Schwyz, 1. Zivilkammer, schriftlich mitgeteilt.

