

[AZA 0/2]  
6S.464/2001/kra

KASSATIONSHOF  
\*\*\*\*\*

25. September 2001

Es wirken mit: Bundesrichter Schubarth, Präsident des Kassationshofes,  
Bundesrichter Schneider, Bundesrichterin Escher  
und Gerichtsschreiber Boog.

-----

In Sachen

F.J.\_\_\_\_\_, Beschwerdeführerin, vertreten durch Rechtsanwalt Stéphane Jordan, Rue de Lausanne  
27, case postale 374, Sion,

gegen

Untersuchungsrichteramt Oberwallis,

betreffend

Keine-Folge-Verfügung

(Ausdehnung der Strafuntersuchung), (Nichtigkeitsbeschwerde gegen das Urteil des Kantonsgerichts  
des Kantons Wallis [P3 01 1] vom 1.6.2001), hat sich ergeben:

A.- Am 3. Dezember 1998, um 10.30 Uhr, fuhr G.J.\_\_\_\_\_ als Teilnehmer eines Snowboardkurses  
für Sportlehrer im Skigebiet Felskinn/Mittelallalin, Saas-Fee, auf dem rotmarkierten, als mittelschwer  
eingestuften "Panoramahang", der eine Breite von 40 - 45 Meter aufweist.

Auf der - talwärts gesehen - rechten Seite des "Panoramahanges" befindet sich ausserhalb der  
Skipiste eine eigens für schwere Pistenfahrzeuge hergerichtete Ratracsspur, die zunächst nach rechts  
von der Skipiste abzweigt und schliesslich nach einer Linkskurve und einem nicht allzu steilen  
Mittelteil mit einer Kuppe über einen steilen Hang hinab wieder in Richtung Piste verläuft, wo sie in  
die Skipiste mündet. Nachdem G.J.\_\_\_\_\_ den "Panoramahang" mit seinem Snowboard befahren  
hatte, setzte er sich auf dem rechten Pistenrand im Einmündungsbereich der Ratracsspur in den  
Schnee. Zu diesem Zeitpunkt fuhr F.\_\_\_\_\_ mit seinem Pistenfahrzeug, das mit einem leeren  
2000 Liter-Dieseltank beladen war, beim Beginn des "Panoramahanges" in die Ratracsspur, um den  
Hang zu umfahren. In der Linkskurve erblickte er auf seiner Fahrspur einen Eisbrocken, den er mit  
seinem Fahrzeug nach rechts aus der Fahrspur ins freie Gelände schieben wollte. Dieser bewegte  
sich indes nicht nach rechts, sondern rutschte in der Falllinie über das Trassee vorwärts in Richtung  
Skipiste. Dort prallte er mit voller Wucht gegen den Rücken des am Boden sitzenden G.J.\_\_\_\_\_,  
der dabei zur Seite geschleudert wurde, rollte danach weiter quer über die Skipiste und kam ca. 20  
- 25 Meter ausserhalb der Piste im Tiefschnee zum Stillstand. Der Snowboardfahrer erlitt beim  
Zusammenprall schwere Verletzungen, denen er noch am gleichen Tag im Spital Visp erlag.

Am 1. April 1999 verfügte das Untersuchungsrichteramt Oberwallis, dass der Strafanzeige gegen  
F.\_\_\_\_\_ keine Folge gegeben werde. Die Strafkammer des Kantonsgerichts des Kantons Wallis  
hiess mit Entscheid vom 27. Oktober 1999 eine von F.J.\_\_\_\_\_, der Witwe des Opfers, hiegegen  
eingereichte Beschwerde gut und wies die Sache zur Eröffnung einer Strafuntersuchung an das  
Untersuchungsrichteramt zurück. Daraufhin eröffnete der Untersuchungsrichter am 20. Dezember  
1999 gegen F.\_\_\_\_\_ eine Strafuntersuchung wegen fahrlässiger Tötung.

Am 1. Dezember 2000 stellte F.J.\_\_\_\_\_ das Gesuch, die Untersuchung sei auf den im konkreten  
Fall für den Einsatz des Pistenfahrzeuges zuständigen stellvertretenden Pistenchef, T.\_\_\_\_\_, und  
den für die Markierung der Pisten verantwortlichen Rettungschef, H.\_\_\_\_\_, auszuweiten.  
Mit Verfügung vom 19. Dezember 2000 gab der Untersuchungsrichter dem Antrag auf Ausweitung der  
Untersuchung keine Folge. Eine hiegegen von F.J.\_\_\_\_\_ geführte Beschwerde wies das  
Kantonsgericht des Kantons Wallis mit Entscheid vom 1. Juli 2001 ab.

B.- F.J.\_\_\_\_\_ führt eidgenössische Nichtigkeitsbeschwerde, mit der sie die Aufhebung des  
angefochtenen Urteils beantragt.

C.- Das Kantonsgericht des Kantons Wallis hat auf Gegenbemerkungen verzichtet.

Das Bundesgericht zieht in Erwägung:

1.- Gemäss Art. 270 BStP (in der Fassung gemäss BG vom 23. Juni 2000, in Kraft seit 1. Januar 2001, AS 2000 2719) ist der Geschädigte, der nicht Opfer ist, zur eidgenössischen Nichtigkeitsbeschwerde im Strafpunkt nicht legitimiert.

Hingegen steht die Nichtigkeitsbeschwerde nach lit. e Ziff. 1 derselben Bestimmung dem Opfer zu, das sich bereits vorher am Verfahren beteiligt hat und soweit der Entscheid seine Zivilansprüche betrifft oder sich auf deren Beurteilung auswirken kann (Art. 8 Abs. 1 lit. c OHG; vgl. den zur Publikation bestimmten Entscheid des Kassationshofs vom 18.5.2001 i.S. X. c. Y., E. 1 mit Hinweisen). Die Beschwerdeführerin ist als Witwe ihres verunfallten Ehemannes Opfer im Sinne von Art. 2 Abs. 2 OHG. Sie hat sich bereits im Untersuchungsverfahren als Zivilpartei konstituiert und sich am Verfahren beteiligt, indem sie insbesondere die Verfügung des Untersuchungsrichteramtes Oberwallis, der Strafanzeige gegen den Fahrer des Pistenfahrzeuges keine Folge zu geben, angefochten hat.

Nach der Rechtsprechung ist das Opfer zur eidgenössischen Nichtigkeitsbeschwerde gegen den einen Einstellungsbeschluss bestätigenden Gerichtsentscheid unabhängig davon legitimiert, ob es bis zu diesem Zeitpunkt im Strafverfahren Zivilforderungen adhäsionsweise geltend gemacht hat (BGE 122 IV 139 E. 1; 120 IV 44 E. 4a). Auch bei Nichtigkeitsbeschwerden gegen Einstellungsbeschlüsse muss das Opfer aber darlegen, aus welchen Gründen sich der angefochtene Entscheid inwiefern auf welche Zivilforderung auswirken kann; denn auch in Bezug auf diese ist das Opfer zur Beschwerde nur unter der Voraussetzung legitimiert, dass sich der Entscheid auf die Beurteilung einer Zivilforderung auswirken kann (BGE 123 IV 254 E. 1). Im zu beurteilenden Fall hat die Beschwerdeführerin im Untersuchungsverfahren die Geltendmachung von Zivilforderungen angekündigt. Dass sich der Entscheid im vorliegenden Verfahren auf dieselben auswirken wird, ist evident. Auf die Beschwerde ist daher einzutreten.

2.- Die Eröffnung eines Strafverfahrens setzt voraus, dass der Beschuldigte eine mit Strafe bedrohte Handlung begangen hat. Fehlt es offensichtlich an einem hinreichenden Tatverdacht, ist es unter diesem Gesichtspunkt zulässig, wenn der Untersuchungsrichter nach Prüfung der Anzeige die Eröffnung des Verfahrens ablehnt. Dasselbe gilt für die Einstellung des Verfahrens nach durchgeführter Untersuchung.

Fehlt ein ausreichender Tatverdacht, so dass eine Verurteilung in der Hauptverhandlung nicht zu erwarten ist, darf der Untersuchungsrichter davon absehen, der Strafanzeige weitere Folge zu geben. Die Beurteilung der Prozessaussichten steht dabei im pflichtgemässen Ermessen der Untersuchungsbehörde, wobei der Grundsatz "in dubio pro reo" nicht zur Anwendung gelangt. Im Zweifelsfall soll es dem Gericht überlassen bleiben, ein Urteil zu fällen (BGE 97 I 107, S. 110 f.; Hauser/Schweri, Schweizerisches Strafprozessrecht, 4. Aufl., Basel 1999, 78.2 und 9).

3.- a) Die Beschwerdeführerin rügt eine Verletzung der Art. 18 Abs. 3 und 117 StGB. Sie macht geltend, sowohl der stellvertretende Pistenchef als auch der Rettungschef hätten ihre Sorgfaltspflichten verletzt. In Bezug auf den Verantwortlichen für die Sicherheit auf den Pisten, den Rettungschef H.\_\_\_\_\_, ergebe sich dies zunächst daraus, dass zwischen der Fahrspur für die Pistenfahrzeuge und der Skipiste eine genügende Absperrung gefehlt habe. Motorfahrzeuge stellten auf Skipisten Fremdkörper dar und schufen eine besondere Gefahr für die Skifahrer. Aus diesem Grund müssten die Pisten soweit möglich ausserhalb der Betriebszeiten der Lift präpariert werden. Sofern Pistenfahrzeuge während der Betriebszeiten auf den Pisten verkehrten, müsse der Sicherheitsverantwortliche dafür besorgt sein, dass Skiläufer keiner Gefahr ausgesetzt würden. Im vorliegenden Fall seien als Sicherheitsmassnahmen lediglich ein Fahrverbotsschild für Skifahrer auf der für die Pistenfahrzeuge reservierten Fahrspur und ein Absperrseil, das die Spur für die Raupenfahrzeuge von der Skipiste bis in die Mitte des Hanges abgrenzte, installiert gewesen. Diese Sicherheitsmassnahmen seien ungenügend gewesen. Es sei namentlich kein Warnschild "Pistenbearbeitungsmaschine" (Gefahrensignal Nr. 4) aufgestellt gewesen und zwar weder am Beginn der Fahrspur für die Raupenfahrzeuge noch an jenem Ort, wo Skipiste und Fahrtrasse sich vereinigten. Zudem seien Skipiste und Fahrspur nicht in klarer Weise über den ganzen Hang hinweg voneinander abgegrenzt gewesen. Hinsichtlich des für den konkreten Einsatz der Pistenfahrzeuge verantwortlichen stellvertretenden Pistenchefs, T.\_\_\_\_\_, macht die Beschwerdeführerin geltend, Pistenfahrzeuge dürften wegen der von ihnen ausgehenden besonderen Gefahr nur im Notfall oder bei absoluter Notwendigkeit während der Pistenöffnungszeiten eingesetzt werden. Im vorliegenden Fall habe der Lenker des Pistenfahrzeugs nicht den Auftrag gehabt, die Piste zu unterhalten oder

auszubessern. Vielmehr habe er lediglich einen leeren Dieseltank von Mast 4 nach Langfluh transportieren müssen.

Dieser Transport sei weder notwendig gewesen noch habe er gerechtfertigt, dass das Pistenfahrzeug sich während der Pistenöffnungszeit auf der Skipiste bewegte. Die besondere Gefahr, welche die Anwesenheit eines Pistenfahrzeuges auf einer von Skiläufern benutzten und nur unzureichend abgesperrten Fläche bedeute, hätte T. \_\_\_\_\_ dazu führen müssen, auf den Einsatz des Fahrzeugs während der fraglichen Zeit zu verzichten.

b) Die Vorinstanz nimmt an, Raupenfahrzeuge sollten aus Sicherheitsgründen möglichst ausserhalb der Pistenöffnungszeiten eingesetzt werden. Der Einsatz eines Pistenfahrzeugs für Materialtransporte während den Pistenöffnungszeiten stelle für sich allein aber keine Sorgfaltspflichtverletzung dar. Zum einen fielen zahlreiche Einsätze solcher Fahrzeuge an, weshalb sie teilweise auch tagsüber ausgeführt werden müssten. Zum anderen seien die getroffenen Sicherheitsmassnahmen ausreichend gewesen. Im konkreten Fall bestehe ausserhalb der Piste eine eigene Fahrspur für die Pistenfahrzeuge. Diese sei mit einem Fahrverbot für Skifahrer signalisiert und im Steilhang zudem mit einem Seil von der Piste abgegrenzt gewesen. Überdies sei das fragliche Skigebiet grossräumig angelegt und könnten Hindernisse von weitem gesehen werden. Unter diesen Umständen könne im alleinigen Einsatz des Raupenfahrzeugs keine relevante Sorgfaltspflichtverletzung gesehen werden. Im Übrigen sei der Unfall für den stellvertretenden Pistenchef nicht voraussehbar gewesen. Der Untersuchungsrichter habe daher dem Verfahren gegen den stellvertretenden Pistenchef zu Recht keine Folge gegeben. Nicht zu beanstanden sei auch die Einstellung des Verfahrens hinsichtlich des Rettungschefs. Der Bereich, in welchem die Rattracspur in die Skipiste einmünde, sei übersichtlich, weshalb die angebrachte Markierung genügt habe. Anzumerken sei, dass die Pisten mit den Markierungen regelmässig durch die Verantwortlichen des schweizerischen Seilbahnverbandes abgenommen worden seien.

4.- a) Gemäss Art. 117 StGB wird mit Gefängnis oder mit Busse bestraft, wer fahrlässig den Tod eines Menschen verursacht.

Fahrlässig begeht der Täter ein Verbrechen oder Vergehen, wenn die Tat darauf zurückzuführen ist, dass er die Folge seines Verhaltens aus pflichtwidriger Unvorsichtigkeit nicht bedacht oder darauf nicht Rücksicht genommen hat (Art. 18 Abs. 3 Satz 1 StGB). Ein Schuldspruch wegen fahrlässiger Tötung setzt somit voraus, dass der Täter den Erfolg durch Verletzung einer Sorgfaltspflicht verursacht hat.

Sorgfaltswidrig ist die Handlungsweise, wenn der Täter zum Zeitpunkt der Tat aufgrund der Umstände sowie seiner Kenntnisse und Fähigkeiten die damit bewirkte Gefährdung der Rechtsgüter des Opfers hätte erkennen können und müssen und wenn er zugleich die Grenzen des erlaubten Risikos überschritten hat (Art. 18 Abs. 3 Satz 2 StGB).

Erkennbar bzw. voraussehbar ist die Gefahr des Erfolgseintritts für den Täter, wenn sein Verhalten geeignet ist, nach dem gewöhnlichen Lauf der Dinge und den Erfahrungen des Lebens einen Erfolg wie den eingetretenen herbeizuführen oder mindestens zu begünstigen. Dabei müssen die zum Erfolg führenden Geschehensabläufe für den konkreten Täter mindestens in ihren wesentlichen Zügen voraussehbar sein.

Die Vorhersehbarkeit der zu beurteilenden Ursache für den Erfolg ist nur zu verneinen, wenn ganz aussergewöhnliche Umstände, wie das Mitverschulden eines Dritten oder Material- oder Konstruktionsfehler, als Mitursache hinzutreten, mit denen schlechthin nicht gerechnet werden musste und die derart schwer wiegen, dass sie als wahrscheinlichste und unmittelbarste Ursache des Erfolgs erscheinen und so alle anderen mitverursachenden Faktoren - namentlich das Verhalten des Angeschuldigten - in den Hintergrund drängen (BGE 127 IV 34 E. 2a; 122 IV 17 E. 2c; 121 IV 10 E. 3, 286 E. 3 je mit Hinweisen).

Ein fahrlässiges Erfolgsdelikt kann auch durch Unterlassen verübt werden; Voraussetzung ist in diesem Fall erstens eine Rechtspflicht zur Vornahme der unterlassenen Handlung (Garantenstellung) und zweitens die Möglichkeit, diese Handlung vorzunehmen. Die besondere Pflichten- bzw.

Garantenstellung wird u.a. durch Verantwortlichkeit für die Sicherung oder Überwachung von bestimmten Gefahrenquellen begründet. Als formelle Entstehungsgründe für Sicherungspflichten kommen Gesetz und Vertrag, sofern sie die Pflicht zur Abwendung der Gefahr beinhalten, und ferner freiwillig begründete Gefahrengemeinschaft und vorangegangenes gefährdendes Tun (Ingerenz) in Frage. Zwischen der Unterlassung und dem Erfolg besteht dann ein Kausalzusammenhang, wenn bei Vornahme der gebotenen Handlung der Erfolg mit einem hohen Grad der Wahrscheinlichkeit nicht eingetreten wäre; die blosser Möglichkeit des Nichteintrittes des Erfolges bei Vornahme der gebotenen Handlung reicht zur Bejahung dieses hypothetischen Zusammenhanges nicht aus (BGE 117 IV 130

E. 2a; 116 IV 182 E. 4 je mit Hinweisen).

Das Mass der im Einzelfall zu beachtenden Sorgfalt richtet sich, wo besondere, der Unfallverhütung und der Sicherheit dienende Normen ein bestimmtes Verhalten gebieten, in erster Linie nach diesen Vorschriften (BGE 127 IV 34 E. 2a mit Hinweisen). Das gleiche gilt für entsprechende allgemein anerkannte Verhaltensregeln, auch wenn diese von einem privaten oder halböffentlichen Verband erlassen wurden und keine Rechtsnormen darstellen. Dies ist für den Bereich des Skisports von der Rechtsprechung für die an Skifahrer gerichteten Verhaltensregeln der Fédération Internationale de Ski (FIS-Regeln; BGE 118 IV 130 E. 3a; 106 IV 350 E. 3a mit Verweisungen) und in Bezug auf die Verkehrssicherungspflicht von Skipisten für die Richtlinien der Schweizerischen Kommission für Unfallverhütung auf Skiabfahrten (SKUS; BGE 115 IV 189 E. 3b) bejaht worden. Wo eine derartige Regelung fehlt, kann der Vorwurf der Fahrlässigkeit auch auf allgemeine Rechtsgrundsätze wie den allgemeinen Gefahrensatz gestützt werden (BGE 106 IV 80 E. 4b).

b/aa) Die Richtlinien für Anlage und Unterhalt von Skiabfahrten der SKUS (Ausgabe 1995) sehen vor, dass Pistenbearbeitungsmaschinen möglichst ausserhalb der Betriebszeiten der Transportanlagen einzusetzen sind (Ziff. 25), da Motorfahrzeuge auf Skipisten Fremdkörper darstellen und besondere Gefahren für Skiabfahrtsbenützer schaffen. Werden sie während der Betriebszeiten der Transportanlagen eingesetzt, sind auf unübersichtlichen und engen Pistenabschnitten geeignete Sicherungsmassnahmen zu treffen, etwa durch vorübergehende Sperrung der Piste, Warnung der Skifahrer durch Aufsichtspersonal oder Warnung durch entsprechende Signale (Gefahrensignal mit Symbol Pistenbearbeitungsmaschine; Ziff. 26). Die Bestimmungen beziehen sich jedoch in erster Linie auf den Einsatz der Maschinen zur Präparierung der Pisten, wie sich aus den vom Schweizerischen Verband der Seilbahnunternehmen (SVS) herausgegebenen Richtlinien und Erläuterungen über die Verkehrssicherungspflicht für Skiabfahrten (Ausgabe 1995, Ziff. 97 f.) ergibt. Eine Aussage über die Zulässigkeit der Raupen für Transportfahrten, welche die Benützung der Skipiste erheblich weniger einschränken, lässt sich daraus nicht ableiten. Hier muss aber in Berücksichtigung des Umstands, dass

Pistenfahrzeuge auf Skiabfahrten ein untypisches Hindernis darstellen, die Regel gelten, dass Transport- oder Versorgungsfahrten nach Möglichkeit ausserhalb der Piste auf einer Spezialroute oder zumindest ausserhalb der Pistenöffnungszeiten durchzuführen sind. Bei Fahrten auf der offenen Piste sind, da die Fahrt mit der Pistenpflege in keinem Zusammenhang steht, an die Sorgfaltspflicht hohe Anforderungen zu stellen (Willy Padrutt, Rechtsprobleme um Raupenfahrzeuge auf Skipisten, SJZ 85/1989, 321 mit Hinweis auf den nicht publizierten Entscheid des Kassationshofs vom 31.5.1988 i.S. H./A.; Josef Pichler/Wolfgang Holzer, Handbuch des österreichischen Skirechts, Wien 1987, S. 70 f.). Auf der anderen Seite sehen die Richtlinien für das Verhalten der Skifahrer und Snowboarder der Schweizerischen Kommission für Unfallverhütung auf Skiabfahrten (SKUS; Ausgabe 1995) generell vor, dass mit dem Einsatz von Pistenbearbeitungsmaschinen jederzeit gerechnet werden muss (vgl. auch Hans-Kaspar Stiffler, Schweizerisches Skirecht, 2. Aufl., Derendingen 1991, N 1380).

Dies schliesst bei sachgerechtem Verständnis auch den Einsatz der Geräte zu Versorgungsfahrten mit ein. Das ergibt sich auch daraus, dass die Pistenbearbeitungsmaschinen nach Betriebsschluss der Transportanlagen in erster Linie für die Präparierung der Pisten eingesetzt werden sollen, so dass Fahrten zu anderen Zwecken soweit notwendig tagsüber erfolgen müssen (vgl. auch Hans-Kaspar Stiffler, a.a.O., N 1385 ff). Unter diesen Umständen hat der stellvertretende Pistenchef T. \_\_\_\_\_ keine Sorgfaltspflicht verletzt, wenn er den Auftrag für einen Einsatz des Pistenfahrzeugs für einen Materialtransport während der Betriebszeiten der Transportanlagen erteilt hat. Dies ist, wie die Vorinstanz zutreffend ausführt, auch deshalb nicht zu beanstanden, weil der "Panoramahang" über eine eigene Ratraçspur verfügte und zudem gut überblickbar war. Besondere Sicherungsvorkehrungen waren, auch wenn die Fahrspur des Raupenfahrzeugs nicht über den ganzen Hang hinweg abgesperrt war, bei dieser Sachlage nicht notwendig. Im Übrigen ist das Opfer im zu beurteilenden Fall ohnehin nicht durch das Raupenfahrzeug selbst gefährdet worden, sondern durch den Eisblock, den der Ratraçfahrer unglücklich in Bewegung gesetzt hat. Es scheint denn unter diesem Gesichtspunkt auch als zweifelhaft, ob der Einsatz des Fahrzeugs für den Transport des leeren Dieseltanks für die tödlichen Verletzungen überhaupt adäquat kausal gewesen ist, bzw. der Unfall für den stellvertretenden Pistenchef voraussehbar war. Dass der Untersuchungsrichter dem Strafverfahren hinsichtlich T. \_\_\_\_\_ keine Folge gab, ist somit nicht zu beanstanden. Die Beschwerde erweist sich in diesem Punkt als unbegründet.

bb) Nach der Rechtsprechung haben die für die Sicherheit eines Skigebiets Verantwortlichen im Bereich von Piste und Pistenrand durch geeignete Sicherungs- bzw. Warnungsmassnahmen dafür zu sorgen, dass Skifahrern aus Gefahren kein Schaden erwächst (BGE 122 IV 193 E. 2a; 115 IV 189 E.

3a je mit Hinweisen; vgl. auch die Richtlinien für Anlage und Unterhalt von Skiabfahrten der SKUS, Ziff. 12 ff.). Im zu beurteilenden Fall waren im "Panoramahang" zum Zeitpunkt des Unfalls Ratracsspur und Skipiste durch untereinander mit Seilen verbundene Pfosten getrennt. Diese Abschränkung wurde nur bis in die Mitte des Hanges geführt, so dass sich in diesem Bereich Fahrspur und Skipiste vereinigten. Entgegen der Auffassung der Beschwerdeführerin liegt hierin keine Sorgfaltspflichtverletzung. Eine Pflicht, die Fahrspur von Pistenraupen, die zum Zwecke von Warentransporten eingesetzt werden, generell von der Piste abzugrenzen, besteht nicht.

Es liegt auch keine Verletzung der Richtlinien und Erläuterungen über die Verkehrssicherungspflicht für Skiabfahrten des Schweizerischen Verbands der Seilbahnunternehmen (SVS) vor, nach welchen in Ziff. 85 ff. Engpässe und Kreuzungen von Skiabfahrten oder mit Strassen signalisiert und entschärft werden müssen. Denn an der entsprechenden Stelle befindet sich weder ein Engpass noch ist die Fahrspur der Pistenmaschinen eine Strasse im Sinne dieser Bestimmung. Im Übrigen ist auch in diesem Zusammenhang zu beachten, dass sich nicht ein Unfall zwischen einem Skifahrer und einem Pistenfahrzeug ereignet hat, sondern Unfallursache der herabrollende Eisblock bildet, der in verhängnisvoller Weise vom Lenker des Pistenfahrzeugs angestossen worden ist. Wohl trifft zu, dass eine Abgrenzung der Flächen über den ganzen Hang hinweg, verhindert hätte, dass sich das spätere Unfallopfer auf der Ratracsspur hingeworfen hätte. Doch wäre diese Sicherheitsmassnahme nicht geeignet gewesen, den durch das Anschieben des Eisblocks in Gang gesetzten Gefahrenlauf zu bändigen, hatte jener doch nach dem Zusammenprall mit dem Opfer noch die ganze Piste überquert. Auch das Anbringen des Gefahrensignals Nr. 4 "Pistenbearbeitungsmaschine" (vgl.

Richtlinien für Anlage und Unterhalt von Skiabfahrten der SKUS S. 14 Ziff. 42) an der Stelle, wo sich Piste und Ratracsspur vereinigen, hätte hieran nichts zu ändern vermocht.

Dass die Pistenverantwortlichen in der Zwischenzeit offenbar die Anlage von Skipiste und Ratracsspur leicht verändert haben und die beiden Flächen nunmehr durch eine Abschränkung bis zum Ende des Hanges völlig voneinander getrennt sind, führt zu keinem anderen Ergebnis, zumal die Anlage der Ratracsspur nach den Aussagen von T. \_\_\_\_\_ ohnehin auch von den konkreten Schneeverhältnissen abhängt. Wenn die Vorinstanz aufgrund dieser Umstände in Übereinstimmung mit der Untersuchungsbehörde auch hinsichtlich H. \_\_\_\_\_ zum Schluss gelangt, es fehle an einem hinreichenden Tatverdacht, verstösst dies somit nicht gegen Bundesrecht. Die Beschwerde erweist sich auch in diesem Punkt als unbegründet.

5.- Aus diesen Gründen ist die Beschwerde abzuweisen.

Bei diesem Ausgang des Verfahrens trägt die Beschwerdeführerin die Kosten (Art. 278 Abs. 1 BStP).

Demnach erkennt das Bundesgericht:

- 1.- Die eidgenössische Nichtigkeitsbeschwerde wird abgewiesen.
- 2.- Die Gerichtsgebühr von Fr. 2'000.-- wird der Beschwerdeführerin auferlegt.
- 3.- Dieses Urteil wird der Beschwerdeführerin, dem Untersuchungsrichteramt Oberwallis sowie dem Kantonsgericht Wallis schriftlich mitgeteilt.

Lausanne, 25. September 2001

Im Namen des Kassationshofes  
des SCHWEIZERISCHEN BUNDESGERICHTS  
Der Präsident:

Der Gerichtsschreiber: