

Maximum City Mumbai

Urbanisierung auf Abwegen?

Thomas Stauber

„Die Stadt, die niemals schläft.“ Frank Sinatras ehrfürchtige Liebeserklärung an New York könnte auch für die indische Megastadt Mumbai eine durchaus treffende Beschreibung sein: Eigentlich herrscht immer Trubel in den unendlich vielen Straßen, Gassen und Vierteln. Geschäftige Betriebsamkeit allerorten. Ein immerwährendes Grundrauschen. Schwärme von Rikschas knattern und hupen. Auch bis spät in die Nacht hinein. Neben dem Geräuschpegel sorgt omniprésente Leuchtschriftreklame für das Gefühl: *This City Never Sleeps*. Immer passiert irgendwo etwas, Menschaufläufe, die sich nicht ganz so schnell wieder verflüchtigen, wie sie entstanden sind. Ein ständiges Kommen und Gehen. Im Großen und im Kleinen.

Wie ein Magnet zieht Mumbai jeden Tag Hunderte Menschen an. Viele kommen aus dem Hinterland des Bundesstaates Maharashtra in die Stadt. Mit Überlandbussen, Fernzügen oder zu Fuß – teils auf tagelangen Trecks. Zehntausende sind es, die jedes Jahr in die Metropole strömen. Auf der Suche nach einem besseren Leben. In der Hoffnung, etwas vom Wohlstand der Stadt abzubekommen. Oder zumindest ihre „Brotkrumen“. Das wäre häufig mehr als ihnen die verarmten Dörfer bieten können. Und die Migrationsbewegungen – wenngleich etwas abgeschwächt – halten an. Auf engstem Raum leben die *Mumbaikars* – so die Bezeichnung für die Bewohner Mumbais – zusammen. Über 20.000 Menschen sind es – auf einem Quadratkilometer. Vergleichsweise weitläufig ist da die deutsche Hauptstadt Berlin, wo magere 3900 Einwohner auf der gleichen Fläche leben.

Mit über 20 Millionen Menschen ist die Metropolregion Mumbai mittlerweile eine der bevölkerungsreichsten Regionen der Erde. Das entspricht fast der Gesamtbevölkerung auf dem australischen Kontinent. Diesen Vergleich hatte Suketu Mehta bereits 2004

in seinem Werk *Maximum City – Bombay Lost and Found* gezogen. Schon damals sah er in Mumbai die „Zukunft der urbanen Zivilisation auf dem Planeten.“ Ob Mehta das nun als Utopie oder Dystopie verstanden wissen wollte, sei dahingestellt. Vermutlich ist es aber beides. Mumbai ist Verheißung. Und Albtraum zugleich.

Städtewachstum in Indien

Die Prognosen für das Städtewachstum in Indien lassen einen schwindelig werden: Nach Schätzungen der UNO werden im Zeitraum von 2014 bis 2050 über 400 Millionen Menschen in den Städten des Subkontinents wohnen. Nach letzten offiziellen Zahlen leben in Indien 377 Millionen Menschen in urbanen Gebieten (Zensus 2011), wenngleich Satellitenaufnahmen der Siedlungsausmaße nahelegen, dass die Zahl größer sein muss: Es sind schier unvorstellbare Zahlen. Und noch weitere lassen sich anbringen: In etwa 30 Jahren werden vier weitere Städte in die Liga der Megastädte mit einer Einwohnerzahl von über zehn Millionen Menschen vorstoßen. Dazu zählen Chennai, Bangalore, Hyderabad und Ahmedabad (bislang gehören Delhi, Mumbai und Kolkata hierzu).

Doch wann gilt eigentlich eine Ansiedlung als städtisch? Die indischen Stadtplaner und Bürokraten legen fest, dass die Bevölkerung mindestens 5000 Einwohner umfassen muss. Zudem haben mindestens 75 Prozent der Bewohner einer nicht-landwirtschaftlichen Arbeit nachzugehen. Kurioserweise legen die indischen Statistiker fest, dass es sich um 75 Prozent der männlichen Einwohner handeln muss. Zudem muss die Bevölkerungsdichte mindestens 400 Personen pro Quadratkilometer betragen.¹

Diesen Maßstäben folgend hat Indien mittlerweile über 50 Städte, in denen mehr als eine Millionen Menschen leben (2001 waren es noch 35), drei gelten sogar als Megastädte: (Greater) Mumbai wird mit über 20 Millionen angegeben (nach manchen Statistiken ist der Großraum von Delhi sogar noch bevölkerungsstärker), der Zensus 2011 ging von 16,3 Millionen Menschen aus. Gefolgt wird Delhi von Kolkata mit 14,1 Millionen Menschen. Die Großstädte ziehen nach wie vor Binnenmigrant(inn)en in großer Zahl an. Mumbai ist dabei mit an vorderster Stelle. Die Lebensqualität ist hier allerdings nur für die aufsteigende *middle class* und die gut Be-



Wenn von der Mega-City Mumbai die Rede ist, dann auch vom Elendsviertel Dharavi. Bezahlbares Wohnen gibt es dort allerdings kaum: „Vermieter“ verlangen zwischen 100 bis zu 200 Euro – für ein Zimmer.

Bild: © A.Savin, Wikimedia Commons

tuchten wirklich hoch. Indische Städte schneiden im *Global Cities Outlook 2017* (einer Untersuchung der Unternehmensberatung A.T. Kearney) allgemein schlecht ab und rangieren nur auf den hintersten Plätzen. In ihrer Studie klopften die Forscher das persönliche Wohlergehen, die öffentlichen Investitionen, das Bruttosozialprodukt sowie Innovationen und das Maß von *Good Governance* ab. Delhi und Mumbai belegen dabei Platz 79 beziehungsweise 80, gefolgt von Kolkata (86), Hyderabad (87), dem IT-Hub Bangalore (90) und der „Automobil-Hauptstadt“ Pune (102). Zudem rangieren indische Städte auch in Fragen der Sicherheit ziemlich weit unten, wie der jüngste *Safe Cities Index* (2017) zeigt. Der Index fasst den Schutz der Privatsphäre, der Person und der Gesundheit zusammen.² Die indischen Städte schaffen es nur ins untere Drittel der Rangliste. „Noch viel Luft nach oben“, wie die Forscher formulieren würden.

Eine andere Urbanisierung?

Für das schlechte Abschneiden in den Rankings können kaum die Prozesse der Urbanisierung per se verantwortlich gemacht werden – sie müssen po-

litisch gestaltet werden. Doch eines steht für viele Forscher und Berater fest: Städte sind Wachstumsmaschinen. Wie der renommierte Ökonom Edward Glaeser (*Triumph of the City*) festgestellt hat, trägt eine stärkere Urbanisierung zu höherer wirtschaftlicher Leistung bei: Wenn der Anteil der Städter an der Gesamtbevölkerung um zehn Prozent zunimmt, dann steigt das Bruttoinlandsprodukt (BIP) pro Kopf um 30 Prozent.³ Nach einer Barclays-Studie werden stattliche zwei Drittel des BIP im städtischen Raum erwirtschaftet. Das könnte bis 2020 auf ein Drittel steigen.⁴ Die Städteuphoriker zitieren Studien, die sogar besagen, dass Menschen insgesamt glücklicher sind, je städtischer ihr Umfeld geprägt ist. Städte sind für sie nicht nur ökonomische *power houses*, die einen Großteil der nationalen Wirtschaftsleistung erbringen. Sie werden gleichsam als Glücksstifter gefeiert.

Mumbai ist in jedem Fall ein ökonomisches *power house*. Die Maximum-City ist einer der wichtigsten Wirtschaftsstandorte, nicht nur Indiens, sondern im gesamten südasiatischen Raum. Hier allein werden über sechs Prozent des gesamten indischen Bruttosozialproduktes generiert. Auch Industriearbeit ist noch – trotz aller Bemühungen, die Finanzindustrie zum wichtigsten Wirtschaftszweig zu machen – ein wichtiger Beschäftigungssektor für Indien insgesamt: Immerhin

zehn Prozent der gesamten Fabrikarbeiterschaft sind hier beschäftigt, 25 Prozent der landesweiten industriellen Herstellung findet hier statt. Doch Mumbai hat sich längst als Zentrum des Finanzkapitalismus in Indien und Südasien etabliert, denn 70 Prozent der Kapitaltransaktionen werden am Standort Mumbai abgewickelt.

Herausforderungen für eine „gelingende“ Urbanisierung

Auch für Nachhaltigkeitsansätze sind Mega-Städte nicht mehr nur als Sackgasse verschrien. Für mehr Urbanisierung spricht in den Augen einiger *Sustainability*-Forscher, dass in Städten längere Transportwege vermieden werden können, etwa durch eine höhere Bebauungsdichte. Dadurch würde sich zudem der Energieeinsatz pro Quadratmeter Wohnfläche insgesamt verringern, wie auch der deutsche Stadtforscher Felix Creutzig in einer Studie feststellt.⁵ Ergänzt um einen Ausbau von ökologischem Bauen und alternativen Energiequellen ließe sich über städtisches Wohnen auch der „ökologische Fußabdruck“ verringern. Selbst in einer Stadt wie Mumbai.

Wie viele Megastädte – nicht nur des globalen Südens – hat auch der Moloch Mumbai mit zahlreichen Mängeln zu kämpfen. Dazu zählen unter anderem die an ihre Grenzen stoßende Wasserversorgung (in Mumbai herrscht – alljährlich wiederkehrend – Wasserman-

gel), eine ungenügende Anzahl an sanitären Einrichtungen (die vorhandenen sind zudem häufig nicht funktionsfähig), Müllvermeidung und -entsorgung, riesiger Nachholbedarf beim öffentlichen Nahverkehr, Nachholbedarf auch beim Ausbau der Infrastruktur sowie Mangel an bezahlbarem Wohnraum. Für Stadtforscher, -planer und Beratungsunternehmen sind dies Herausforderungen und zugleich die konkreten Stellschrauben, über die sich Urbanisierungsprozesse stärker gestalten lassen.

Neue Metros und mehr Bürgersteige

So setzt Mumbais Stadtverwaltung immer mehr auf den öffentlichen Nahverkehr. Bedenkt man, dass nur ein Zehntel der Einwohner/-innen mit dem Pkw unterwegs ist und 44 Prozent der *Mumbaikars* den öffentlichen Nahverkehr nutzt (nur Kolkata hat einen noch höheren Anteil von 57 Prozent), ist Mumbai auf einem guten Weg. Viele monieren jedoch, dass der Ausbau des öffentlichen Nahverkehrs und der entsprechenden Infrastruktur zu langsam vorangehe: Die Nahverkehrszüge sind regelmäßig überfüllt (pro Tag transportieren die *Local Trains* über sieben Millionen Menschen), mehrere Hundert Menschen sterben jährlich auf den Fahrten, da sie aus den viel zu vollen Zügen gestoßen werden; Fußgängerbrücken stürzen ein, diese marode sind und das Gewicht Hunderttausender Passanten, die täglich zu ihren Zügen hasten, nicht mehr tragen können. Viel zu volle Straßen, insbesondere in der Zeit der Rushhours, verursachen regelmäßig lange Anfahrtswege zur Arbeit, die sich schon mal über zwei Stunden hinziehen können, wenn man am „falschen“ Ende der Stadt wohnt. Neben dem individuellen und psychologischen Stress auch ein gesamtwirt-

schaftlicher Schaden, der nicht zu unterschätzen ist.

Es erstaunt, dass es in Mumbai kaum gesicherte Bürgersteige – von Fußgängerampeln und (sicheren) –brücken ganz zu schweigen – gibt, obgleich 28 Prozent der Menschen sich zu Fuß durch die *Maximum City* bewegen. So fordern auch Stadtplaner und Forscher wie Madhav Pai vom *WIR Ross Centre for Sustainable Cities*, den städtischen Raum stärker an die Bedürfnisse von Fußgängern und nicht-motorisierten Verkehrsteilnehmern anzupassen. Das würde langfristig auch die Lebensqualität erhöhen, nicht zuletzt würde sich durch die Zurückdrängung des Individualverkehrs die Luftverschmutzung verringern. Feinstaub wird nämlich zu einem immer größeren Problem. Auch in anderen Städten erreichen die Werte besorgniserregende Höhen, etwa in Bangalore. Delhis Feinstaubwerte sorgen alljährlich für öffentliche Aufschreie und Ausnahmezustände. Insgesamt stellt die WHO Indien ein schlechtes Zeugnis aus: Von weltweit 20 Städten mit den höchsten Feinstaubemissionen befinden sich 10 in Indien (darunter zum Beispiel auch Patna und Allahabad).

In das Bild einer nachhaltigen Verkehrspolitik passt zudem, dass Mumbai den Ausbau einer Metro vorantreibt. Im Jahr 2014 wurde die erste Linie (von weiteren sieben geplanten) eröffnet. Ihr Bau durch eine *Public-*

Private-Partnership war umstritten; es hatte schon kurz nach ihrer Eröffnung erste Preissteigerungen gegeben. Dennoch hält die Stadt an dem Ziel fest, bis zum Jahr 2025 acht Metrolinien einzurichten, die insgesamt 235 Kilometer abdecken und über 200 Stationen anfahren sollen. Die Verwaltung hofft, so genügend Anreize zu schaffen, dass die Pendler/-innen stärker vom Auto auf den Nahverkehr umsteigen. Weitere indische Großstädte wollen folgen: Neben Hyderabad – mit dem größten Metro-Projekt weltweit – setzen auch Kolkata, Delhi, Chennai und Bangalore auf die Metro-Schiene.

Sanitäres

Eine der größten Herausforderungen für Indiens Städte ist die Müllentsorgung: Ein Bericht der Regierung aus dem Jahr 2014 stellt fest, dass die 377 Millionen Stadtbewohner jährlich 62 Millionen Tonnen Müll produzieren. Diese gigantische Zahl wird voraussichtlich auf 165 Millionen Tonnen im Jahr 2031 ansteigen (und dann weiter auf 436 im Jahr 2050). Es wird geschätzt, dass aber bereits heute nur ein Zehntel davon angemessen recycelt wird. Nun zieht Mumbai die Notbremse. Und möchte in einem ersten Schritt Plastikrüten verbieten (Plastikflaschen an Schulen, in Hotels und Verwaltungseinrichtungen sollen folgen, ebenso wie kleine Plastikbehälter für Fast Food zum Mitnehmen). Dies scheint jedoch weniger einem neu-



Viele *Mumbaikars* monieren, dass der Ausbau des öffentlichen Nahverkehrs und der entsprechenden Infrastruktur zu langsam vorangehe

Bild: Greg O'Beirne, Wikipedia (CC BY SA 3.0)

en Umweltbewusstsein geschuldet als vielmehr der praktischen Überlegung, dass die zahllosen Tüten in der Regenzeit Kanalrohre verstopfen und die Folgen der Überschwemmungen verschlimmern. Immerhin werden erste, wenn auch zaghafte Schritte zur Vermeidung von Plastikmüll unternommen, die hoffentlich an starken Lobbies nicht scheitern werden.

Die *Swachh-Bharat*-Kampagne (öffentliche Toiletten) der Regierung und Steckenpferd von Premier Modi soll zudem für ein sauberes Indien sorgen. Ihr Kernelement ist die flächendeckende Versorgung mit öffentlichen Toiletten, damit niemand mehr darauf angewiesen ist, seine Notdurft im Freien zu verrichten. *Make India open defecation free* (ODF) ist die Parole. Demnach soll bis zum Jahr 2019 in über 4000 Städten die ODF-Kampagne erfolgreich umgesetzt werden. Bislang konnte aber nur ein Drittel der anvisierten Städte zur ODF-Zone erklärt werden. Obgleich Maharashtra und Mumbai sich die Auszeichnung seit Oktober 2017 offiziell anheften dür-

fen, gibt es immer wieder zahllose Medienberichte und Untersuchungen, die nahelegen, dass es noch ein weiter Weg sein wird, bis Mumbai sich tatsächlich in den ODF-Club einreihen kann.

Günstiger Wohnraum und Wohlstandsschere

Bezahlbares Wohnen gibt es in den Zentren der Großstädte kaum noch. Selbst in Slums wie Dharavi verlangen „Vermieter“ manchmal zwischen 100 und 200 Euro – für ein Zimmer. Auch in den ganz exklusiven Innenstadtlagen können sich nur noch große Banken und multinationale Unternehmen die hohen Mieten leisten. In Mumbai etwa gelten die Geschäftsmieten als die höchsten der Welt. Diese Entwicklungen treiben die Menschen in die Vorstädte, wo es wiederum weniger Jobs gibt und häufig die Infrastruktur schlechter ist. Hinzu kommen längere Anfahrtswege, zur Arbeit oder auch zum Arzt. Schon jetzt herrscht großer Mangel an günstigem Wohnraum und diese Situation soll sich in Indien noch weiter verschärfen. Während nach ei-

ner Untersuchung der *Consultancy-Firma RNCOS* im Jahr 2012 bereits 18,8 Millionen Wohnungen fehlten, wird für das Jahr 2022 ein Anstieg auf 34,1 Millionen Einheiten prognostiziert.⁶ Wenngleich die Regierung mit ihrem *Smart-City*-Programm gegensteuert – die bisherigen Bemühungen werden nach Ansicht vieler Beobachter nicht ausreichen, den Wohnungsmangel auszugleichen. *Smart* sind die Städte der Zukunft nur dann, wenn in ihnen nicht nur höher gebaut wird, sondern gleichzeitig die Bedürfnisse der einfachen Bevölkerung mit geringeren Einkommen berücksichtigt und günstigere Wohneinheiten geschaffen werden.

Die Kluft zwischen Armen und Superreichen geht in Indien immer weiter auseinander. In einer Stadt wie Mumbai ist dies besonders augenfällig. Hier treffen *rich and poor* auch räumlich-geographisch (und sozial) aufeinander.⁷ Direkt neben den Slums recken sich gläserne Bürotürme und schicke, abgeschirmte Apartmenthäuser empor. Die Hausangestellten, Fahrer und Nannies, die in den Haushalten der Elite arbeiten, leben fast alle in diesen Slums, die sich in unmittelbarer Nähe befinden.

Auf der einen Seite brüstet Mumbai sich damit, zu den Top Ten der Millionärstädte weltweit zu zählen: Mit 46.000 Millionären und 28 Milliarden, die ein Gesamtvermögen von etwa 820 Milliarden US-Dollar halten, steht Mumbai auf dem 6. Platz (*World Wealth Report*).⁸ Auf der anderen Seite müssen jedoch über 62 Prozent der Menschen in Mumbai in Slums oder slumähnlichen Verhältnissen leben. Heute, im Jahr 2017, dürfte die Zahl höher sein, denn es stehen bisher nur Angaben aus dem Jahr 2010 zur Verfügung.⁹ „Die sichtbare Armut ist in

Dharavi ist ein Mikrokosmos mit einem florierenden Wirtschaftsleben: Neben Töpfereien, Gerbereien und vielen anderem Kleingewerbe wird vor allem auch Recycling betrieben.

Bild: Wen Yan bei flickr.com (CC BY 2.0)



den Städten allgegenwärtig – trotz des Wirtschaftsbooms“, stellen auch Blume und Hein in ihrem Buch „Indiens verdrängte Wahrheit“ (2014) fest.¹⁰

Dharavi: Zuhause der *Citymakers*

Wenn von Urbanisierung im globalen Süden die Rede ist, wird „Ver-slummung“ häufig intendiert (wenngleich dies keine Zwangsläufigkeit sein muss). So auch im Falle der Megapolis „Slumbai“ (*Mumbai Mirror*). Wenn sie in den Medien auftaucht, dann bleibt auch der Slum Dharavi meist nicht unerwähnt. Dharavi liegt mitten im Zentrum Mumbais und erstreckt sich auf einer Fläche von knapp über zwei Quadratkilometern. Im Sommer 2017 wurde bekannt, dass die Stadt das Areal zum Verkauf anbietet. Sobald es einen Abnehmer findet, werden auf dem Areal neben schicken Apartments für indische Dollar-Millionäre weitere Bürotürme für die Hochfinanz- und IT-Unternehmen hochgezogen.

Dharavi gilt als größtes Slumgebiet Asiens. Dort leben über eine Million Menschen. Genaue Zahlen gibt es nicht. Es sind die *Citymakers*, die in Dharavi leben: Industrie- und Bauarbeiter, Hausangestellte, Tagelöhner, fliegende Händler, einfache Handwerker. Ohne sie wäre Mumbai nichts, der Alltag würde in der gesamten Stadt vollständig zum Erliegen kommen. Dharavi ist ein Mikrokosmos mit einem florierenden Wirtschaftsleben: Neben Töpfereien, Gerbereien und vielem anderen Kleingewerbe wird vor allem auch Recycling betrieben, zum Beispiel in Aluminiumschmelzereien. Es ist eine „Subökonomie“ entstanden, „die von unfairen und unmenschlichen Arbeitsbedingungen lebt“, wie Georg Blume und Christoph Hein schreiben. Dharavi ist zudem „der größte Recyclinghof der Welt“. Die Widersprüche sind auch hier im Slum allgegenwärtig: Dharavi gilt trotz all der Armut als zweitgrößter Lederexporteur der Welt, die Wirtschaftsleistung insgesamt liegt bei über einer Milliarde US-Dollar.

Exklusion durch Infrastruktur und Wohlstandsverteilung

Obgleich das Viertel sich keineswegs in „Randlage“ befindet, wird einem Großteil seiner Bewohner/-innen die städtische Infrastruktur vorenthalten: Von Elektrizität, Toiletten, Abwasserentsorgung und sauberem Wasser kann ein Großteil hier nur träumen. Ähnlich geht es im Stadtteil Andheri East zu, das von den Medien bereits als neues Dharavi von „Slumbai“ bezeichnet wird. Im Osten von Andheri sollen sogar mehr Menschen in Slums leben als in Dharavi. Allerdings sprechen die Behörden in Andheri East nicht von einer zusammenhängenden Slumsiedlung, es handelt sich eher um einzelne Cluster. Doch die Zahl und Ausweitung von Slums bereitet nicht nur der Stadtverwaltung von Mumbai Sorgen. Auch Wirtschafts- und Sozialwissenschaftler warnen. Die weitere Spaltung indischer Städte könnte weitreichende Folgen für die politische und schließlich wirtschaftliche Stabilität des Landes haben.

In ihrer jüngsten Untersuchung bestätigen auch die Forscher Chancel und Piketty das zunehmende Wohlstandsgefälle in Indien.¹¹ Die indische Gesellschaft sei heute ungleicher als zur Zeit des *British Raj*. Auch sie bestreiten keineswegs, dass der Wohlstand insgesamt gewachsen ist. Doch dieser verteilt sich auf zu wenige Köpfe, die zudem beinahe ausschließlich aus der Ober- und Mittelschicht stammen. Die Armen haben bislang zu wenig davon gehabt. Selbst die Asiatische Entwicklungsbank hält die hohe und wachsende Ungleichheit für eine Gefahr, denn sie könnte der wirtschaftlichen Stabilität und dem Sozialgefüge nachhaltig großen Schaden zufügen.¹² Um diesem vorzubeugen, müsste eine „gelingende“ Urbanisierung für die größtmögliche Teilhabe aller sorgen, nicht nur im Sinne individueller, einklagbarer Rechte (Zugang zu Wasser etcetera), sondern vielmehr als kollektives „Recht auf Stadt“ (David Harvey).¹³ Das würde auch die Menschen in Dharavi und Andheri East aus der Rolle der Bittsteller befreien und ihnen politisch das Gewicht geben, das sie verdienen.

Zum Autor

Thomas Stauber ist Soziologe und freier Journalist, er lebt und arbeitet in Mumbai.

Endnoten

- ¹ Siehe auch „How to fix Indian Cities“. *The Economic Times*, 17. Dezember 2017, S. 20-22.
- ² *Safe Cities Index 2017: Security in a rapidly urbanising world*. Siehe auch <http://safecities.economist.com/safe-cities-index-2017>. Abgerufen am 22.12.2017
- ³ Glaeser, Edward (2012): *Triumph of the City: How Urban Spaces Make Us Human*. Macmillan.
- ⁴ zitiert nach <http://new.unhabitat.org/news/urban-areas-may-contribute-75-gdp-2020-barclays>. Abgerufen am 22.12.2017.
- ⁵ Creutzig, Felix et al. (2015): *Global Typology of urban energy use and potentials for an urbanization mitigation wedge*. Erscheinungsort?
- ⁶ zitiert nach „How to fix Indian Cities“. *The Economic Times*, 17. Dezember 2017, S. 22.
- ⁷ siehe auch Blume, Georg; Hein, Christoph (2014): *Indiens verdrängte Wahrheit: Streitschrift gegen ein unmenschliches System*. Edition Körber, Hamburg
- ⁸ „Mumbai richest Indian city with total wealth of \$820 billion: report“. *Livemint Online*: <http://www.livemint.com/Politics/QCISQhlt6j3GrnltVd1mMK/Mumbai-richest-Indian-city-with-total-wealth-of-820-billion.html>. Abgerufen am 22.12.2017
- ⁹ „62% of Mumbai lives in slums: census“. *Hindustan Times*, 17. Oktober 2010: <http://www.hindustantimes.com/mumbai/62-of-mumbai-lives-in-slums-census/story-13bUsl9w5f6ePEfuXJEbM.html>. Abgerufen am 22.12.2017
- ¹⁰ Blume/Hein (2014) S. 94.
- ¹¹ Chancel, Lucas & Piketty, Thomas (2017): *Indian Income Inequality 1922-2014: From British Raj to Billionaire Raj*. WID Working Paper Series 2017/11: S. 35. Die zunehmende Vermögensungleichheit hatte bereits in den 1980er Jahren begonnen und sich bis heute fortgesetzt. Sie ist demnach heute noch größer als vor der Unabhängigkeit. Laut Piketty und Chancel verfügt das reichste eine Prozent Indiens über 22 Prozent des Gesamtvermögens.
- ¹² zitiert nach Blume/Hein (2014) S. 93/94.
- ¹³ Harvey, David (2008): „*The Right to the City*“. *New Left Review* 53, Sept/Okt.: S. 23-40.